KOKU-FAN
$5.00
may 1981
航空ファン 5
★写真特集:ブルーインパルス
★モデリング・マニュアル:F-86F

いま惜しまれつつ去る

F-86F ブルーインパルス

Photo : M. Takeda/I. Mitsui

最後の展示飛行に出発する501号機。2月6日、900とともにソロを務めたこの機体はアクロ改修最終号機であった

最も痺れる課目、360°ループからのリカバリー

ダーティ・コンフィギュレーションで滑走路上をフライパス

F-86Fによる流れるようなアクロはもう2度と見られない

Guys, Smoke and Sabres

A-10出撃！

"Operation Thunderswap"

Photo: F. B. Mormillo

'Operation Thunderswap' マサチューセッツ州ウェストフィールドのバーンズ市営空港を基地とする同州兵航空軍104TFG/131TFS所属のA-10AサンダーボルトIIがRed Flag 81-1に参加した。昨年11月'Thunderswap'作戦のコード名のもとに行なわれたこの演習では，131TFSのA-10A 10機がネバダ州インディアン・スプリングス補助飛行場に進出，ここからSAR（捜索・救難），CAS（近接支援），阻止攻撃ならびに輸送部隊エスコートなどの各ミッションに出撃した。ちなみに取材当日の延べ出撃回数は15回であったという。

（上）ミッションを終えて帰投した131TFS所属機がインディアン・スプリングスの滑走路上をローパスする。胴下のSta.6には訓練弾を消費して空になったTER，左翼Sta.11には自己防衛用のAN/ALQ-119ECMポッドが見える。

（下）インディアン・スプリングスは砂漠地帯のまっただ中にある。荒涼とした風景をバックに滑走路上を静かに進んでゆくA-10の姿からは一種独特の雰囲気が伝わってくる。

[上]フライトラインに戻る僚機の頭上を後続の機体がローパスする。[左]クルーチーフの誘導でインディアン・スプリングスのフライトラインにスポット・イン。上下に開いたスピードブレーキはエルロン兼用で、これをFHリパブリックではデセルロンと呼んでいる。

帰投した104TFSのA-10で賑わうインディアン・スプリングスのフライト・ライン

エンジンが停止するとラダーが引出され、すかさずクルーチーフが駆け登る。

車輪止めを持って待機するクルーチーフと、パイロットの間でシグナルが交わされる。

ミッションを終えたパイロットが装具を手に降りてくる。ラダードアと並んで開いているアクセス内には、その操作スイッチがある

降り立った愛機の傍らで直ちにフライトフォームをファイルするパイロット。

パイロットが降りると、直ちにグラウンド・クルーの手でチェックが始まる。燃料補給口(左主脚ポッド先端にある)が開いており、再出撃に備えて直ちに給油が行なわれる。

[上] GAU-8/A 30mm機関砲の給弾にはHydraシステムを使用する。打殻薬莢の回収と，ドラム弾倉への弾薬搭載作業は15分以内に完了する。弾薬トレーラーの「爆発物」の表示に注意
[下] 次のミッションに備えてIFFのコード・ボックスを交換する女性整備員。燃料の補給は右主脚ポッド先端にある加圧給油口から行なう。A-10の燃料はJP-4(NATO規格F-40)で，右は給油作業中，ホースとアース線を持つグラウンド・クルー

[下] オードナンス・クルーは次の出撃に備えて24発のBDU-33A/B訓練弾を搭載する

FLYING FIRE FIGHTERS

Photo: Joe Cupido

〔上〕1974年，カリフォルニア州チコ飛行場のエアロユニオン社敷地内で整備中のC-119C-17-FAフライング・ボックスカー（元米空軍s/n49-199）。オリジナルのR-4360-20WA（3,500hp）双発に加えて胴体上面にJ34ジェット・ポッドを装備し，パワアップを図った機体。改造はインド空軍のC-119Gにならいエアロユニオンが行なったが，現在，同機はヘメットバレー・フライング・サービスに移り，消火任務に就いている。
〔中〕チコ上空で消火剤に見たてた赤い水を投下，訓練を行なうエアロユニオンのDC-4（N62297）ex C-54R/Bu.No.90402。胴体下面の巨大な消火剤ベイは，同地のエアロユニオン社で増設したもの。
〔左〕1976年，建国200周年の一環としてエアロユニオンが実施したDC-4（N76AU）のバイセンティニアル・マーキング。同機は米海軍で余剰になったC-54Q（Bu.No.50855）を再生したもので，オリジナルのグレイ＆ホワイトの海軍塗装とは見ちがえるばかりのカラフルなビッグバードに生まれ変わった。ニックネームも"Spirit of America"と名付けられている。

［上］米海軍とカナダ国防軍から退役したP-2ネプチューンは，再就職先を森林消火に見出した。写真はブラックヒルズ・エビエーションが使うもとカナダ国防軍のSP-2H（N65170/ex CAF No.24125）
［中右］P-2Eの消火剤ベイ。側面に注入バルブがあり，下面がドアになっている。
［左］B-17G（s/n44-83884）改造のタンカー（N5230V）。エアロユニオンの使う同機は機首を完全に整形，ボムベイ・ドアも従来の2枚から4枚として，内部は左右2個の消火剤タンクとなっている。

［左］1973年9月，カリフォルニア州フレズノ飛行場に駐機するグラマンF7F-3タイガーキャット。F7F-3は胴体下面に円筒状のタンク1本を抱いて消火剤750gal.を搭載する。1960年代を通じてカリフォルニア州全域の消防飛行隊の主力は，TBMアベンジャーとF7F-3タイガーキャットであり，この2機種は現在では同じグラマン製のS-2Aトラッカーにとって代わられている。1960年代当時，森林庁カリフォルニア課の管轄下にあったタイガーキャットは9機で，このうち7機の履歴が明らかになっている。

★F7F-3　40　N7195C（Bu.No.80532）
41　N7629C（Bu.No.80374）
42　N7626C（Bu.No.80404）
43　N6178C（Bu.No.80483）
62　N6129C（Bu.No.80390）
63　N7654C（Bu.No.80373）
64　N7235C（Bu.No.80425）

〔上〕ハンター・キラー・チームを構成して艦上ASW戦力となったグラマンAF-2S/-2Wガーディアンは，2機で一人前という不都合さも手伝って短い艦隊生活を終えた。しかし，単発機ながらも大型のボムベイを持つAF-2は1959年にウォーターボマーに最適と判断され，AF-2S/-2Wともに数機ずつが改造された。写真は1974年，チコに駐機するエアロユニオンのAF-2S（N9995Z/ex Bu.No.126752）

〔右〕山火事の現場から帰投するSis-Qフライング・サービスのS-2A（N4510F/ex Bu.No.133056）。消火剤ベイ周辺が赤く染まっているのに注目。
〔下〕1978年3月，ワシントン州ペイン・フィールドで修理中のC-82パケット。胴体上面には双発ジェット・ポッドが取付けられている。

[上]1980年5月，レディング飛行場で待機中のT&GエビエーションのコンソリデーテッドPB4Y-2プライバティア(N3739G/ex Bu.No.22110)。PB4Y-2は大型ボムベイを最大限に利用して，機内に2,000gal.の消火剤を搭載する。
[左]ヘメット・バレー・フライング・サービスのスーパーキャット(N6453C/ex Bu.No.64041)。スーパーキャットはPBY-6Aカタリナのエンジン R1830(1,200hp)をR2600(1,900hp)に換装，パワアップした機体で，胴体内に消火剤，翼端の折りたたみ式フロートには左右各133ℓの砂を積み込む。
[下]ヘメット・バレー・フライング・サービスのTBM 2機。写真は1974年にストックトンで撮影されたもので，今ではS-2に代わりつつある。
[下左]あまりの低空飛行で右翼を樹木にひっかけ，かろうじて帰投したTBM

KF Special File

[Photo—R. L. Lawson]

[上]米海軍のTA-4Fも海兵隊A-4M/OA-4Mと同規格のグレイ・ツートーン・カムフラージュを採用した。写真はアリゾナ州デビスモンサン空軍基地に立ち寄ったVA-127のTA-4F(NJ-03/153483)。
[左]ロービジビリティ化の波によりマーキングをトーンダウンしたVA-75"Sunday Punchers"のA-6E(AC-501/155661)。
[下]ジョージア州アトランタのドビンズ空軍基地に駐機する空母コンステレーション所属VAW-116のE-2C(NG-601/158642)。後方にはロッキード社で主翼強化改造中のC-5Aギャラクシーの胴体が見える。

[Photo—W. D. Spidle]

[上]コーネル大学が開発した可変特性研究をもとに改装したNC-131H(s/n53-7793)。原型機はC-131Bで,エンジンをレシプロのR-2800からターボプロップのT56に換装したほか,機首先端に第2の操縦席を設け，外翼には垂直可動翼を取付けている。このNC-131Hは，海上自衛隊のVSA実験機の手本ともなった機体で,C-131以外にもコンピュータ制御で各種大型エアライナーの操縦特性を再現できる。尾翼に書かれた"TIFS"はトータル・インフライト・シミュレータの略である。

[右]1月17日から2月25日までの間，ネバダ州ネリス・レンジとカリフォルニア州フォート・アーウィンを舞台に，1981年に入ってから最初のレッドフラッグ演習"Red Flag 81-2"が行なわれた。写真はRed Flag 81-2参加のネリス空軍基地57TTW司令機のアグレッサーF-5E(s/n74-01557)。

[Photo—L. Drendel]

[左]同じく"Red Flag 81-2"参加のネリス空軍基地57FWW/433 FWS所属F-15A-18-MD(76-0119)。垂直尾翼内側には，エグリン空軍基地33TFWの"鷲の頭"のマークの前例にならって，ブルーのバンドにデビルを書き込んでいる。

[下]1980年12月，アリゾナ州デビスモンサン空軍基地に立ち寄ったインディアナ州兵航空軍181TFG/113TFSのF-4Cワイルドウィーズル機(s/n64-0757)。

[Photo—L. Drendel]

[Photo—W. T. VAN Winkle]

[Photo — H. Haman

[Photo — Y. Umehara]

[上]1月28日、新明和甲南工場からUS-1の6号機(9076)が初飛行した。写真は初飛行当日、甲南工場から離水帯に向け滑走するUS-1の6号機。US-1は4号機以後、後部左側ハッチを大型化している。

[左]2月初旬、神戸港第4突堤にフランス海軍のヘリ空母ジャンヌ・ダルクが接岸した。ジャンヌ・ダルクの日本寄港は1977年3月以来4年ぶり、通算3回目で、今回も遠洋航海の途上であった。前回寄港時に予告されていたとおり、搭載機HSS-1Nはリンクスに交代していた。写真はリンクスとともに搭載されていたアルエートIIIで、手前からNo.1013/1210/124の ジャンヌ・ダルク飛行小隊機。

[下]ジャンヌ・ダルク飛行甲板上の初来日フランス海軍型リンクスHAS 2(FN)No.246。機首のマークはジャンヌ・ダルクのエンブレム。なお、フランス海軍はリンクスHAS 2(FN)を4機発注している。

“ハーキュリーズ”甦る

1947年11月2日，レーサーとしても有名な謎の億万長者ハワード・ヒューズ氏らが操縦するヒューズH-4大型飛行艇“スプルース・グース”は，カリフォルニア州ロングビーチ沖で当局の許可も得ないまま離水して高度70ftで1mil以上を飛び，無事着水した。そして生涯ただ1度の飛行を終えた“グース”は，以後33年間の永い眠りについていた。ヒューズH-4はヒューズ氏の命を受けて秘かにロングビーチの巨大な専用ハンガーの中に人目を避けて保管されていたが，ヒューズ氏の死去により“グース”は危機に瀕した。この古きよきアメリカを代表する機体を救おうとしたのが，ラザー社と南カリフォルニア・エアロクラブの2団体である。新しい住み家は，同じロングビーチの客船「クイーン・メリー」号の脇と決まり，ここで一般に公開されることになった。去る1980年10月29日，ハンガーから姿を見せた純白の“グース”は，運河に降ろされ，2隻のタグボートに曳かれて河を下り，新しい住み家に向かった。当日運河の岸には，この古きよき時代の象徴を一目見んとする市民が多数つめかけた。

ヒューズH-4は，1942年の開発着手の時点でカイザー・ヒューズHK-1と呼ばれた。カイザーとは，大戦中，戦時量産型貨物船リバティを建造していた鉄工会社である。やがてカイザーが降りたプロジェクトは，5年の歳月を経て，その間に2,000万ドルの経費を要し，また度重なる議会の調査が続いた。そして当初3機の製作を予定したものが，この5年間にただ1機の完成を見るのみに終わった。

［左］ロングビーチF埠頭のハンガーから運河に引き出されたヒューズH-4“スプルース・グース”。［Photo D.Begy］
［下］鏡のような水面をタグボートに曳かれて進む“グース”。翼の上に立つ人影から，機体の大きさが分かる。スパンは97.54mにも達する。［Photo R.P.Morrison］

5 FW/7 TFSのF-8H（147044）。垂直尾翼のエンブレムはダイスとブルドッグ。

世界の空軍シリーズ

PHILIPPINE AIR FORCE/HUKBONG HIMPAPAWID NG PILIPINAS

フィリピン空軍

フィリピンは7,000余の島々からなる熱帯の火山国で，太平洋とインド洋の分岐点という，海上交通の要地に位置している。そのためもあってこの一帯は古くから欧米列強の支配下にあり，フィリピンも16世紀半ばからスペインの統治下にあった。その後，支配者はアメリカ，日本と代わり，悲願の独立は第二次大戦後の1946年7月4日を待たなければならない。フィリピン軍は第二次大戦中，アメリカと協同で対日戦に当たるが，この協力関係は独立後も続き，現在に至っている。事実，フィリピン国内にはクラークやスービック・ベイといった極東米軍の主要基地があり，両国間には防衛条約が締結されている。現在，フィリピン軍の総兵力は112,800人に達し，うち空軍の兵力は16,800人，選択徴兵制により兵役に就く。なお空軍の保有機はアメリカ機を中心に300機以上で，作戦機はそのうち90機程度。また陸軍と海軍は小型固定翼機とヘリコプタを少数保有しているのみである。

〔上〕フィリピン政府のVIP専用機BAC111-409-EP（RP-C-1）。本機の運用などは空軍の702PAS（Presidential Airlift Sqdn）が行なっているが，空軍唯一の大統領専用機，いわゆるエアフォース・ワンとして702PASにはフォッカーF.27-200（59-0959）が在籍する。

〔上〕マニラ空港に隣接するニコルス基地は205TAW（Tactical Airlift Wing）のホームベースで，このC-47A-1-DK（42-92257）は207TASの所属機。このほか206TASもC-47を保有しており，現在フィリピン空軍に在籍中のC-47は30機程度

〔上〕同じく205TAW指揮下の飛行隊，208TASで使用されているF.27-100。フィリピン空軍は兵員輸送用のF.27-100とVIP輸送用-200を204/208TASに配備しており，C-47の代替機として順次増強中

〔下〕セブ島の東に浮かぶ小島，ラップ・ラップ島には，フィリピン空軍の主力輸送部隊220HAW（Heavy Airlift Wing）を擁するマクタン基地がある。220HAWの指揮下にはC-123K装備の221HAS，C-130H装備の222HAS（左下），N22B装備の223TAS（右下）があり，ニコルス（マニラ）との間で定期連絡飛行を行なっている。

イラストレイテッド・第二次大戦

空冷エンジン付きの飛燕があったとは，戦争中は知らなかった。重量が300kgも軽くなったこと，機首が短くなったことから上昇性能と運動性が向上，油洩れもなくなり，稼動率抜群でパイロットと整備員の双方から歓迎されたと聞く。この機体を支給された部隊は，大いに意気が上ったそうである。ベテランパイロットの率いる若手が搭乗する隊が活躍した八日市，伊勢湾上空の空中戦は有名で，米軍にもその存在が大いに注目された。

川崎製の機体の構造を見ると，オーソドックスではあるが，何となくキチンとできていて，いかにも「重機工業会社」製らしい。エンジン推力線と主・尾翼の取付け角ゼロも崎の伝統である。

昭和20年4月7日，来襲したB-29の要撃にかい被弾して埼玉県越谷の水田に墜落した馬軍曹の乗機の一部をこのほど長尾氏（少会）の御好意で戴いた。検討した結果，初の甲型と思われる。新聞によると東部第113隊「桜隊」となっているが，明らかに昭和年12月7日付けの軍令部甲121号の命令のもに244戦隊が関係して部隊作りが行なわれ，年2月11日に編成された飛行第18戦隊の所

川崎5式戦闘機1型甲

★飛行第18戦隊（昭和20年4月）

Kawasaki Ki100 Fighter "Tony"

である。中隊は不明なので，一応ここでは黄としておいた。

5式戦は元来無塗装で，上側面を茶の強い暗緑色に塗装することが多かった。アンテナ柱や各舵面は下地として，一応銀塗装してある。内部構造，コクピット，防弾板や脚収容部，脚カバー内側などは飛燕と5式戦に共通のうすいグレイに茶と黄が入った独特の色であった。

（長谷川一郎）

KAWASAKI Ki100 Army Type 5 Fighter "Tony" proved to be the best IJAAF operational aircraft of entire war. Under the pressing circumstances of liquid cooled engine shortage, mating of 1,500hp 14-cylinder radial engine to engineless Ki61 airframes resulted in highly successful interceptor fighter. Actually I was not aware of its existence during the war and learned only in postwar days that there was a radial version of Hien. Obviously the engine change resulted in the reduction of weight by 300kg and also shortening of nose, which improved its rate of climb and manoeuverability. What is more notorious oil leakage problem with liquid cooled engine was gone. Consequently, pilots and ground crews welcomed the new Hien. Recently I was given with a remained piece from the aircraft of Sgt. Hirama crashed in the rice paddies in Saitama prefecture on 7 April 1945. Although the Chutai was not identified it is believed belonged to the 18th Sentai. Generally Type 5 fighters were unpainted but some had brownish dark green upper half, while inner surface including cockpit were painted in grayish brown and yellow observed only in the family of Hien. (By Ichiro Hasegawa)

★写真特集★

ブルーインパルス

Photo : M. Takeda/KF
Y. Kokubo
Y. Ohba
T. Ohba

ブルーインパルスの演技はパイロットが各自の乗機に赴くところから始まる。そしてリーダーのシグナルにより一斉にエンジンを始動。これ以後、着陸して機を離れるまで各人がリーダーに合わせた行動をとることにより統一の美を表現するのだ。スピンドル・オイルの匂いとJ47の轟音を残して地上滑走が開始され、各機は45%パワでブレーキを小刻みに使いながら、½機長の間隔を保って整然とエシロン・タキシーで長機に追従して行く。離陸は3機編隊が先行。これに5秒遅れて単独機がスモークの中をひっそりとテイクオフして行くが、滑走路幅150ft以上の飛行場では5機が梯型編隊で一斉にエアボーンする。

ブルーインパルスの基本隊形はダイアモン
隊形である。このダイアモンド隊形は，各
にほとんど間隔のない密集編隊であり，こ
を正確に保持するには操縦技術はもちろん
こと，相互の信頼と強い責任感によるチーム
ワークを必要とする。33年の編成以来，"ブ
ー"の正式な展示飛行は545回を数え，厳し
訓練に支えられたその妙技は世界に広く知
渡っている。

ブルーインパルス最後の展示課目がローリング・コンバットピッチである。まず滑走路延長上，約4マイルの地点から最終進入コースに入った各機は，約300ktで一斉にスモークを引きつつ0.5マイルの地点で"レッツ・ゴー"をコール，40°ピッチアップ，2.5Gでロール・インする。リーダーに続いて2番機以下もロールに入るが,ロール終了時の各機間隔を等しくとらねばならず,しかも後続機ほどロール半径が大きくなるので，必要に応じてパワの増加操作を行なうこともある。下はロール機動中の各機で，スモークによりその軌跡がよくわかる。

★F-86Fアクロ改修機

ブルーインパルスはアクロ改修を実施したF-86Fを使用していた。改修の内容はスモーク・システムの新設と、UHFアンテナの増設といったわずかなもので、基本的には通常のF-86Fと変わらないが、選定基準のひとつに射撃精度が低いことという一項がある。

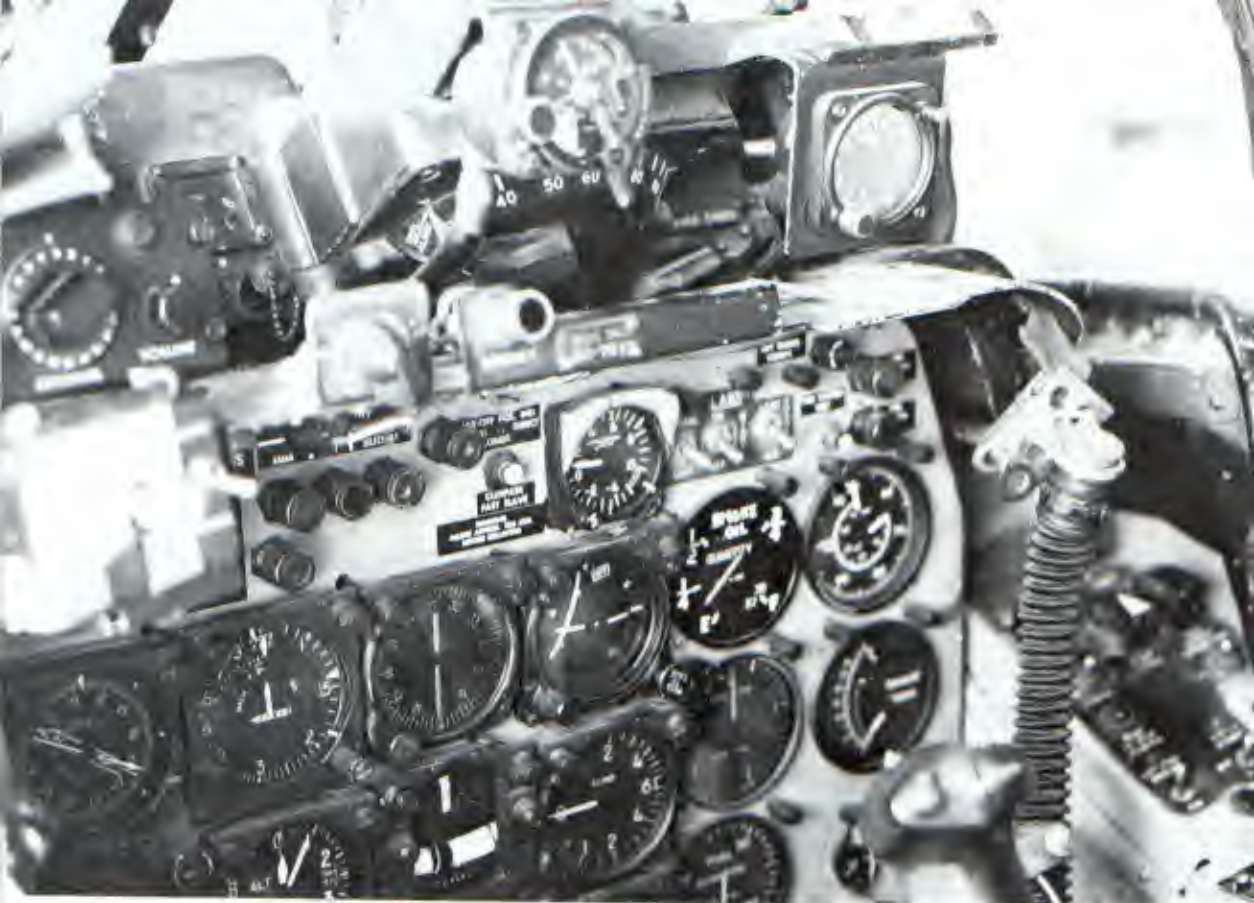
[左]チーム初代の塗装を伝える貴重な1枚。リーダー機のみ金色とピンク、ほかは濃淡2色のブルーを用いた塗り分けで、ドロップタンクには大きく"Blue Impulse"の白文字が入り、垂直尾翼には第1航空団の市松模様の帯を描いている。このデザインは、第1航空団の隊員の応募作品の中から数種類を組合わせて決定したもので、36年10月22日の浜松基地開庁3周年記念日に初めて一般公開された。

[下]初期のブルーインパルスは、このようにクリーン形態で演技を行なっていた。しかし42年12月以降、浜松周辺での騒音問題に端を発し、200Gal.ドロップタンクを装備してアクロを実施するようになった。ちなみにクリーン状態のF-86Fは600ktにおいて+7.0G、−3.0Gに耐えるよう設計されているが、200Gal.ドロップタンク装備時には+5.0Gに制限される。

〔右〕72-7777号機？　どうやら整備員がイタズラして，773号機の機銃ブラストパネルを927号機と交換したものらしい。以前は，この種のイタズラがときおり見られたという。773号機は42年からチームで使用されたが，47年11月4日，入間基地を離陸直後にフレームアウトして入間川の川原に墜落した…

〔左〕この12-7995号機は，ブルーインパルスの使用機としては最も機番が新しかった。51年から53年にかけて使用され，"ブルー"加入の前にもアクロ向きの機体として訓練時のリーダー機を務めたことがある。写真は51年の撮影で，まだ胴体下面のUHFアンテナは装備していない。パイロットは田代1尉（当時）。

〔右〕55年8月，スモークなしで訓練に向かう72-7709，62-7501，82-7847の各機。2番機の62-7501はアクロ改修最終号機として55年4月23日に作業を終えた機体である。歴代のブルーインパルス使用機の系譜をたどると圧倒的に国産機が多く，供与機の使用例はほかに493と512号機の2機を見るにとどまる。

〔左〕55年11月30日の浜松基地航空祭においてタキシーアウトする5機。手前の927号機はブルーインパルス2度目のお勤めで，41年から50年まで使用された後に一度チームから転出，53年に復帰したもの。胴体下面に増設されたUHFアンテナに注意。F-86FのUHFアンテナは垂直尾翼先端に収められているが，密集編隊ではブラストを浴びて交信に支障をきたすためこのように増設したもので，当初は4番機のみの特別装備であった。

[上]スモーク・オイルの油量計と時計を追加した計器盤。写真は847号機のもの。
[左中]弾薬こそ搭載していないが，重心位置の移動を防ぐためM-3機銃は装備している。
[右中]49年頃から，ディグロウのテープにクルーチーフ名をステンシル文字で入れるようになった。

[下]ステンシル文字を入れた200Gal.ドロップタンク。

[下]スモーク・オイルの注入口にもディグロウのテープを貼ってある。995号機のみ例外的に「Smoke Only」と表示している。

百里基地航空祭における832号機。44年6月の撮影で、垂直尾翼には第1航空団の市松模様がうっすらと残っている。832号機は41年から47年まで使用された。

IRANを終えて三菱重工小牧工場から浜松基地に帰投した931号機。IRAN時にはすべて120Gal.ドロップタンクを装備して三菱に戻され、ブルーインパルスの使用機もその例外でない。

浜松基地で塗装作業を受ける962号機。IRAN入りした場合を除いて、塗装作業は浜松基地で行なわれており、以前は空気取入口ダクト内の色によって塗装場所を識別できたが、後に白に統一された。

訓練時のリーダー機として使用された850号機。51年に見かけたもので、ドロップタンクのみ"ブルー"のものを使用していることに注目。52年には、同様に446/735/779/862/937号機が通常塗装のまま訓練に使用されたという。

★塗装デザインの考察

お馴染みのブルーインパルスの塗装デザインは38年9月に採用されたもので、「稲妻の閃光」のイメージを基本に上・側面を青系統、下面は青空に映える白系統とし、「日の丸」を活かすため直線を主体にまとめたという。このとき以来、基本デザインは変わらないが、マーキングの細部はわずかずつ変化しており、ここにその変遷をまとめてみよう。

「上」40年から41年にかけて使用した493号機。まだロケット射出座席の警告マークは記入されていない。

「左」47年12月、浜松基地におけるラインナップ。49年夏以降、ドロップタンクに"Blue Impulse"の筆記体文字が入ったが、これは962号機に最初に書かれ、当初は左翼タンクのみであった。

白地に青でまとめた機体上面に赤い「日の丸」が映える。直線的なデザインは「日の丸」の形を活かすため。

上下の識別を容易にするため，下面は青空に映える赤を用いた。水平尾翼下面は一時期，銀色に塗られていたという。

[下]5,747のステッカーを貼った927号機，48年の国際航空ショーにおけるもので，パイロットは滝川1尉(当時)。

キャノピー・フレームとスモーク・オイル補給口にディグロウのテープを貼り，ドロップタンクに"Blue Impulse"の白文字を入れた最終マーキング。

「ブルーインパルス・ファンクラブ」のアルバムから

20年余にわたり空を舞台に華麗な演技を見せてきたブルーインパルスの名はつとに有名だが、地元の浜松では“ブルー”に寄せる愛着もひときわ強い。その浜松で、誰よりも“ブルー”を愛する飛行機マニア3人が集まって結成したのが「ブルーインパルス・ファンクラブ」である。“ブルー”を仲介として集まった彼ら3人は、「ブルーインパルス・チニーズグループ」と名を変えて今後も活動を続けるという。ここに彼らの貴重なアルバムの一部を公開しよう。

通常編成の779号機を先頭にしてのエシロン・タキシー。65年ごろの撮影で、小松ならではの光景と言えよう。

サヨナラ飛行の前日、入間に向かうため7機揃ってタキシングする"ブルー"。7機によるエシロン・タキシーは、これが最初で最後となった。

西暦2000年を目ざし2,000機の受注間近の F-16ファイティング ファルコン

米空軍のハイ・ロー・ミックスの構想から生まれた軽戦闘機(LWF)F-16は，競争試作でライバルYF-17を破り，その余勢を駆ってNATO4カ国の採用をも，ものにした。一方米空軍も，F-15の価格高騰に伴ないF-16の発注を倍増，発注数は現時点で2,000機に迫っている。またGD社はF100装備のF-16A/Bに加えて，2種のエンジン換装型を提示している。F-16/101とF-16/79がそれで，米空軍向け性能向上型と，中小国空軍向け簡易型のふたまたをかけているところは，さすがに抜け目ない。特にF-16/79は，IIF(中級国際戦闘機)の競争試作でF-5Gを破った場合，スペイン，台湾，韓国，オーストリアなどに500機程度の発注が見込まれるだけに，GDの力の入れかたも相当なものだ。F-16というベストセラー商品を手中にした上で，アドバンスト・ファルコンF-16/101と，エクスポート・ファルコンF-16/79の開発を手掛けるGDの手腕は注目に値する。

［前頁上］　テキサス州カーズウェル空軍基地に隣接したGD社フォートワース工場をタキシー・アウト，フライトラインへ向かうF-16/101。F-16A 1号機(75-745)のエンジンをGE F101DFE(Derivative Fighter Engine)に換装した機体で，1980年12月19日，初飛行に成功した。F101DFEはGEが提案しているF-14，F-16の代替エンジンで，B-1に搭載しているF101-GE-100を基盤に，戦闘機用に改造を施したもの。-100に比べ，全長は50cmほど延びているが，直径は逆に小さくなっており，F-16A/Bに搭載されているF100-PW-100とほぼ同クラスにまとめ上げられている。
［左］　カーズウェル空軍基地のGD側エプロンをタキシングするF-16量産300号機。F-16A/Bは1981年初めまでに，35,500ソーティ，50,000飛行時間を記録しているという。現在米空軍は388TFW，56TFWに続いて，ネバダ州ネリス空軍基地の474TFWにF-16の配備を開始した。
［右］　量産型F-16Aと並んだF-16/101の尾部。F101DFEは推力120～130kN(27,000～29,200lb)，F-16A/BのF100-PW-100に比べて性能アップが見込まれており，今後のテストのなりゆきによってはF-14AのTF30，F-16A/BのF100に代わって採用される可能性も十分に考えられる。

F101DFEエンジンは，寸法的にはF100-PW-100よりひと回り大きい．しかしその差はわずかで，特に大改修を施すことなく換装が可能である．このページの写真を見てもわかるように，F-16AとF-16/101との間には，エグゾースト・ノズルを除いて外見上の差異は見あたらず，もしF101DFEの開発が軌道に乗れば，トラブルが伝えられるF100との換装もありえる．

［上］1980年10月29日に初飛行した簡易型F-16, F-16/79。F-5Gの対抗馬としてIIF（Intermediate International Fighter＝中級国際戦闘機）に名乗りを上げた機体で、F-104, F-4と同系列のJ79-GE-119エンジンを装備する。
［下］GD社フォートワース工場の生産ラインで改造を受けるF-16/79。機体そのものはF-16Bと大きな違いはなく、ラインを共用できるという利点がある。

〔上〕ファーンボロ80において，軽快な運動性を披露するF-16B(78-0089)。F-18やミラージュ2000といった強敵が参加するこのショーでは，翼端に発煙装置を装備して各国空軍関係者向けにさまざまなデモンストレーションをくりひろげた
〔下〕着陸するノルウェー空軍向けF-16B 1号機。北極圏に位置する関係で滑走路が凍結しやすく，そこでの運用を考慮してドラッグシュートが装備されている。

[Photo

[Photo－Onze Luchtmacht]

［上］ オランダ，フォッカーVFW社スキポール工場の組立てライン上のF-16A/B。フォッカーVFW社はGD社との間でF-16を共同生産しており，同社が生産するコンポーネントの一部はGD社へも送られている。
［下］ ノルウェー空軍332skv.所属のF-16A。同空軍はF-16A 60機，F-16B 12機を発注しており，1980年1月15日に初号機を受領した。

[Photo－H. J. Van Broekhuizen]

通常のF-16A/Bに話を戻せば，現在発注数は米空軍の1,388機に加えて，オランダ空軍の221機，ノルウェー空軍の72機，ベルギー空軍の116機，デンマーク空軍の58機，さらにイスラエル空軍の85機，エジプト空軍の22機が認可され総発注数は1,982機を数えるに至った。これらはF-5，F-104などNATO，中東において現在も活躍中の機体に代わるべく採用されたもので，アメリカ以外でも570機以上が発注中である。GD社は，NATO4ヵ国との間で共同生産という形をとっている。すなわち最終的な組立ては当事国が担当するのはもちろんのこと，各コンポーネントの生産もオランダのフォッカーVFW社，ベルギーのSABCA社が担当する。しかし主要な部分はすべてGD社が行なうことはいうまでもない。なおイスラエルおよびエジプトの使用機はすべてGD製。

[Photo－Onze Luchtmacht]

(Photo — AAPP)

Photo — Onze Luchtmacht

（上） 急上昇中のF-16B(J-259)。J-259はオランダ空軍が受領した最初のF-16で、現在レーウワルデン基地のNo.322Sqdnに配備されている。

[Photo Onze Luchtmacht]

[上] フォッカーVFW スキポール工場のエプロンへ引出され，テスト・フライト前の最終チェックを受けるF-16A(J-233)。 現在オランダ空軍はF-16A 161機，F-16B 52機を発注しており，本家アメリカを除けば最大のファルコン・オーナーといえる。オランダ空軍のファルコン・スコードロンは，現在改変中のNo.321Sqdn.に加え，F-104G/NF-5を後継するNo.306/311/312/322Sqdn.が予定されており，順次改変される。
[左] 飛行中のJ-259。オランダ空軍およびノルウェー空軍向けの293機はすべてフォッカーVFW社スキポール工場で組立てられるが，その1号機であるJ-259は1979年6月，オランダ空軍に引渡された。
[下] スキポール空港を離陸するF-16A(J-230)。オランダ空軍に引渡されたF-16A/Bは，F-104GおよびNF-5A/Bの代替機として防空および対地支援の任にあたる。
このほかのNATO加盟国としては，ベルギー空軍がF-16A 104機，F-16B 12機を発注して349/350sm.に，またデンマーク空軍はF-16A 46機，F-16B 12機を720/730Esk.に配備を予定している。

[Photo—AAPP]

フォト・ニュース(海外)

[上] 4月号のニュース欄でもお伝えしたよ
に，1980年10月30日，イギリス海軍はHMS
ンビンシブル上で，シーハリアーFRS.1の
ー・トライアルを実施した。このトライア
にはBAeの社有機も参加したが，中心とな
たのは同艦への配備を目前にした初の実戦
隊，No.800Sqdnであった。 (MD
[左] ニュージャージーANGの108TFW／1
FSは，老朽化の進んだF-105Bの代替機とし
このたびF-4Dを受領した。141TFSはANG
残った最後のF-105B飛行隊で，この改変が
了すると，ノースダコタ，カンサスに次ぐ
Gで3番目のF-4D装備の飛行隊となる。な
この65-647はもと56TFWの所属機。
(D. Sperin
[左下] テキサス州ダイス空軍基地におい
MACの訓練史上でも珍しい記録がたてられ
話の主役は同基地463TAWのC-130Hを中心と
た34機のハーキュリーズで，これらのC-1
がフル・ペイロードの状態で15秒ごとに離
全機離陸するまでに10分を切ったという。
陸後これらのC-130は一列編隊を組んだが
その長さは13mileにも及んだ。 (Lockhee
[右下] 1979年1月からパタクセント・リ
ー海軍基地のNATC(海軍航空試験センター
始まったF-18のテスト・プログラムは，こ
たび3,000飛行時間を記録した。途中，主翼
改修などのトラブルはあったものの，開発
ほぼ計画どおりに進み最終段階に達してい
写真はパタクセント・リバー近郊のチェサ
ーク湾上を編隊で飛行するF-18Aフル・ス
ール・デベロップメントで，主翼，水平尾
はすでに改修されていることがわかる。
MD

[Top] On 30 October 1980 Royal Navy conducted sea trial of Sea Harrier onboard the HMS Invincible where major role was played by No. 800 sqdn. (MDD) [Center] To replace F-105B fleet the 141TFS/108TFW of New Jersey ANG received F-4Ds. 141TFS was the last F-105B sqdn. in ANG. (Don Spering) [Bottom Left] At Dyess AFB a fleet of 34 C-130H Hercules demonstrated short interval takeoff with record less than 10 minutes for all. (Lockheed) [Bottom Right] A formation of F-18A full scale develop-ment models over Pax River. (MDC)

〔右中〕 アメリカ沿岸警備隊は，現在所有のHH-52Aに写真のような赤外線前方監視装置を取り付け，評価テストを実施している。このセンサーはノースロップ社のシーホークFLIRと呼ばれるもので，夜間や悪天候時の救難活動が飛躍的に増強される。沿岸警備隊では結果を待ってこの装置を将来導入が予定されるHH-65Aドルフィンに装備したい意向であるという。

〔右〕 発展途上国向けにF-5EのエンジンをGE製F404単発としたF-5Gの開発は現在順調に進行している。写真はその機首部分を示すもので，扁平型になったレドームとその後方に顔を出す2門のM39機関砲の様子がよく分かる。F-5G 1号機の初飛行は現在のところ1982年秋の予定で，ノースロップ社では1,000機以上の発注を期待している。
〔Northrop〕

〔右〕 雪に覆われたローカル空港に着陸した，アエロフロートのLET L-410 UVPターボレット。本機はチェコスロバキア初の国産双発ターボプロップ機で，正面形をとらえたこの写真から分かるように胴体側面のスポンソンに装備する主脚や低圧タイヤなど，不整地での使用とともに機内の有効容積の考慮が図られている。UVP型はL-410の性能向上型で15名の乗客を輸送できる。
〔TASS〕

〔下〕 フランス，ピレネー山脈上空を飛行するシンガポール航空向けA300B4-200の1号機。本機はGE製CF6-50C2ターボファンを装備。246の客席（ファーストクラス24席，エコノミークラス222席）を備えている。現在までにシンガポール航空はA300を6機確定発注，さらに6機をオプション契約している。
〔AIRBUS〕

[Top Left] Northrop Sea Hawk FLIR sensor is being tested onboard the HH-52A of the U.S.Coast Guard. Depending on final finding their HH-65 may be equipped with the sensor. [Top Right] F-5G, single-engine version of F-5E, equipped with GE's F404 engine is being developed for developing nations by Northrop. (Northrop) [Center] LFT L-410 UVP, the first twin turbo-engine aircraft built by Checkoslovakia. (TASS) [Bottom] A300B4-200 for Singapore Airlines (AIRBUS)

フォト・ニュース(国内)

[上]2月2日，約半年ぶりにネブラスカ州オファット空軍基地から嘉手納基地に飛来した55SRW/343SRSのRC-135V(64-14844)　[田名一夫]
[下]全面白の新塗装になった475ABW所属のT-39A(62-4485)。垂直尾翼にはPACAFのインシグニアに代わって国旗が描かれている。　[和田一也]

[Above] RC-135V from 343SRS/55SRW based at Offutt AFB visi[ted] Kadena on 2 February. (K. Dana) [Below] T-39A from 475ABW i[n] the new white scheme with national color on its tail fin inste[ad of] PACAF. (K. Wada)

[右]先月号の「国内ニュース」で紹介した8TFW/35TFSのF-4D(66-7683)"NITA"のニックネームの由来が判明したのでお知らせします。"NITA"とは第5航空軍司令官W.H.ギンJr中将の奥さん，アニタ夫人の愛称だそうで，中将が在韓米軍視察の際，この機体を使用したのを記念して描かれたとのこと。　[藤村光弘]

It was learned that 'NITA' marked on F-4D of 35TFS/8TFW was named after Mrs. W.H. Ginn, Jr. to commemorate the visit of Lt. Gen.Ginn, 5AF Commander, to South Korea.

(M. Fujimura)

PHOTO NEWS (Domestic)

[上]嘉手納基地を訪れたH&MS-12のOA-4M(154633)。OA-4Mは米海兵隊の新FAC専用機で、2月中旬8機が岩国基地へ飛来していた。[田名一夫]
[下]2月3日から10日まで、11年ぶりにフランス海軍のヘリ搭載練習巡洋艦ジャンヌ・ダルクが神戸を訪れた。写真はリンクス。[小山信夫]

[Above] The new FAC aircraft OA-4M from H&MS-12 on visit to Kadena AB, Okinawa. (K. Dana) [Below] The French Navy's Joan of Arc on revisit to Kobe. Picture shows a Lynx from the ship. (N. Koyama)

DC-8-63 from Air Canada transporting aid materials stopped at Yokota for refuelling. (T. Aoki)

[左]2月11日、横田基地を離陸するエア・カナダのDC-8-63。ベトナム難民救済物資輸送の途上、燃料補給と点検を兼ねて立ち寄ったものと思われる。[青木　忠]

いつもすばらしい写真をありがとうございます。おかげさまでこの「国内ニュース」のコーナーも、ようやく全国読者の方々の情報交換の場として、お役に立てるようになりました。これもひとえに熱心なマニアの方々のおかげと、編集部一同感謝しております。さて、このたび編集部では、このような御声援にお答えするため、年間を通じてニュース性の高かった写真や、何回も御投稿いただきながらタイミングやスペースの都合上掲載することのできなかった写真などを、「スクープ賞」「努力賞」として表彰、粗品を進呈したいと考えています。詳しいことは未定ですが、今年1月から12月までに御投稿いただいた写真を対象とし、1982年3月号で結果を発表したいと思います。写真コンテストではありませんので、堅苦しく考えず、身近なニュースをお気軽に御応募下さい。今後とも読者が創る読者のためのこのコーナーをよろしくお願いします。
—編集部より

フォト・ニュース(国内)

〔上〕11月19日，浜松基地で撮影された第1航空団のF-86F(62-7473)。胴体下面には，P-2ストライク・カメラのフェアリングが確認できる。おそらくはブルーインパルスの空撮に使用したのだろう。2月末現在，写真のような通常塗装のF-86Fは少なくとも2機以上存在している。〔伊藤直行〕
〔右〕2月8日の入間基地での最後の公式展示飛行を終えて，翌9日早朝帰路につくブルーインパルス。7機編隊のタキシングは最初にして最後のもの。〔岡野 稔〕

[Above] F-86F of 1AW at Hamamatsu AB. Note the P-2 strike camera fairing. (N. Ito) [Right] The Blue Impulse after final demonstration flew on February 8th. (M. Okano)

〔上〕昨年11月10日から3日間に渡って，千歳・三沢両基地を舞台に繰り広げられた航空総隊戦技競技会には各飛行隊自慢の迷彩機が出場したが，那覇基地の207飛行隊の参加機はその後も迷彩を落とさず連日訓練に励んでいる。1月29日撮影。〔和田一也〕
〔左〕以前から噂されていた302飛行隊の部隊マーク縮少が，いよいよ実施された模様。写真は2月6日，千歳基地をタキシングする343号機。2月現在2機が確認されている。〔太田 徹〕

[Above] The 207th Fighter Squadron based at Naha still wear camouflage used in last weapon meet. (K. Wada)
[Left] Aircraft 343 revealing the simplified marking of 302 Fighter Squadron at Chitose AB. (T. Ohta)

グアムだより

撮影・北出良知

日本人観光客で賑わうグアム島はまた、戦略上重要な太平洋上の拠点として、アンダーセンやアガナなどといった、いくつかの基地が所在している。写真上はアンダーセン空軍基地に着陸する43SW/60BSのB-52D(56-0668)。左は空軍予備役のKC-135A(57-1438)、下はアガナ基地をタキシングするVQ-3のEC-130Q(156171)とエア・ナウルのB.727-77C。

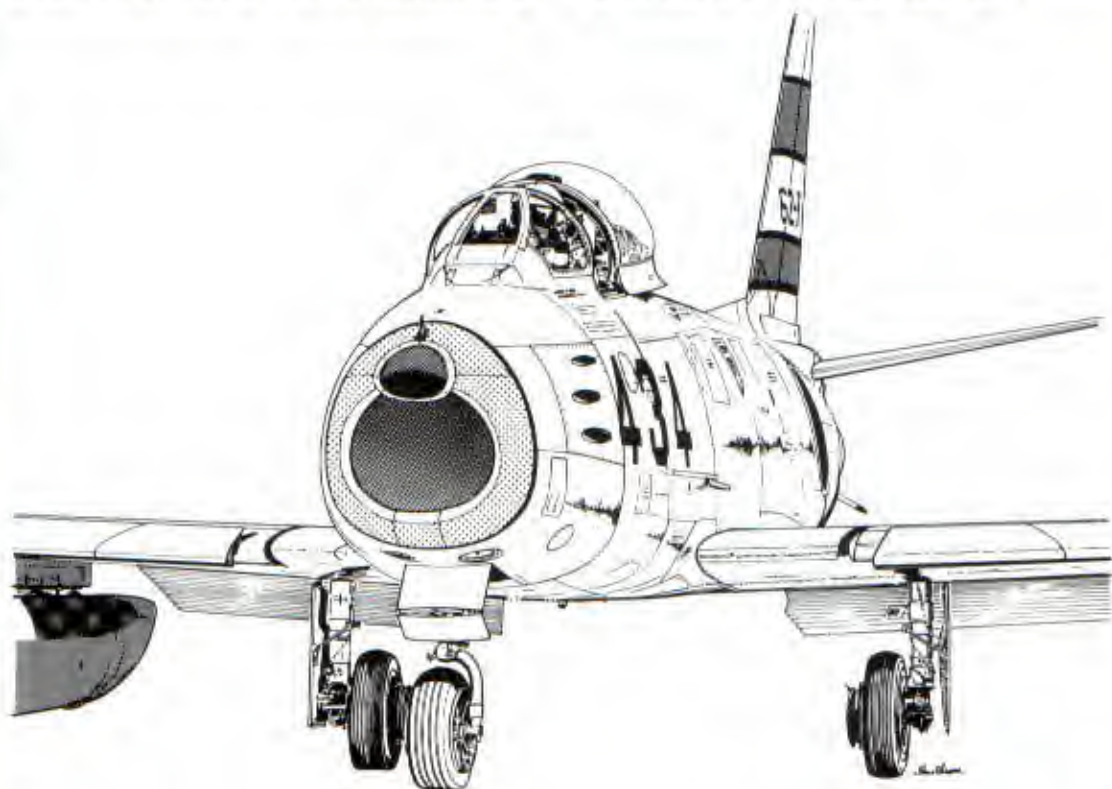
MODELLING

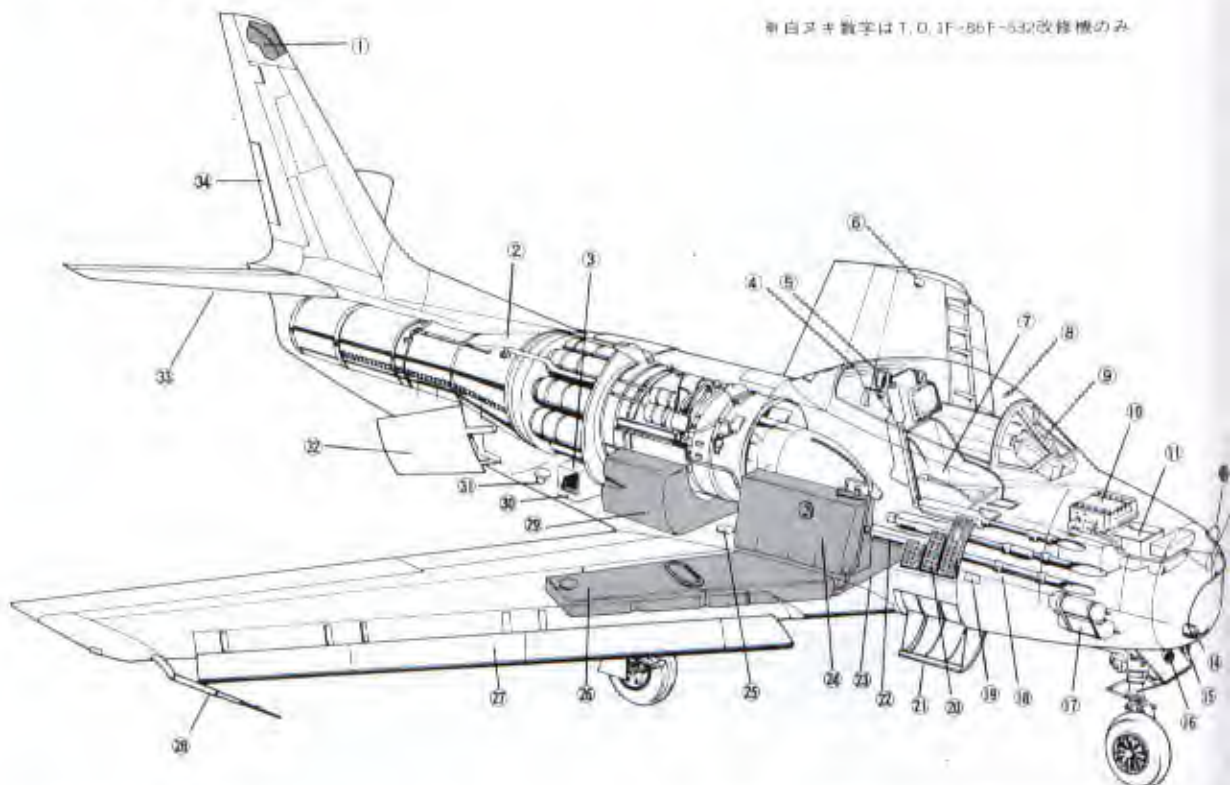
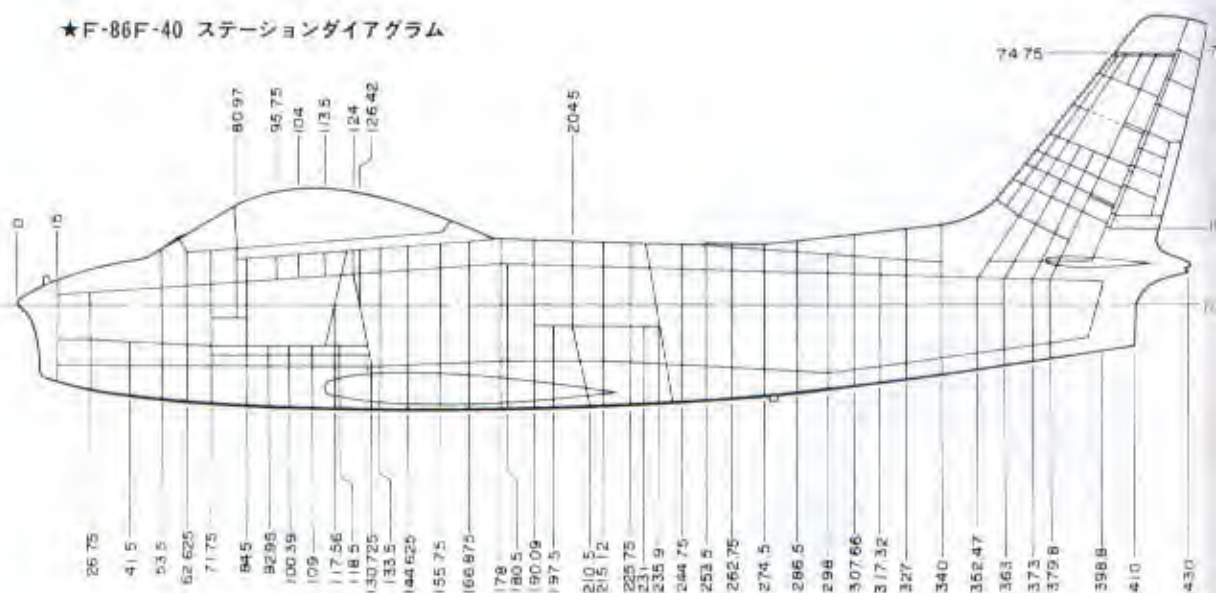
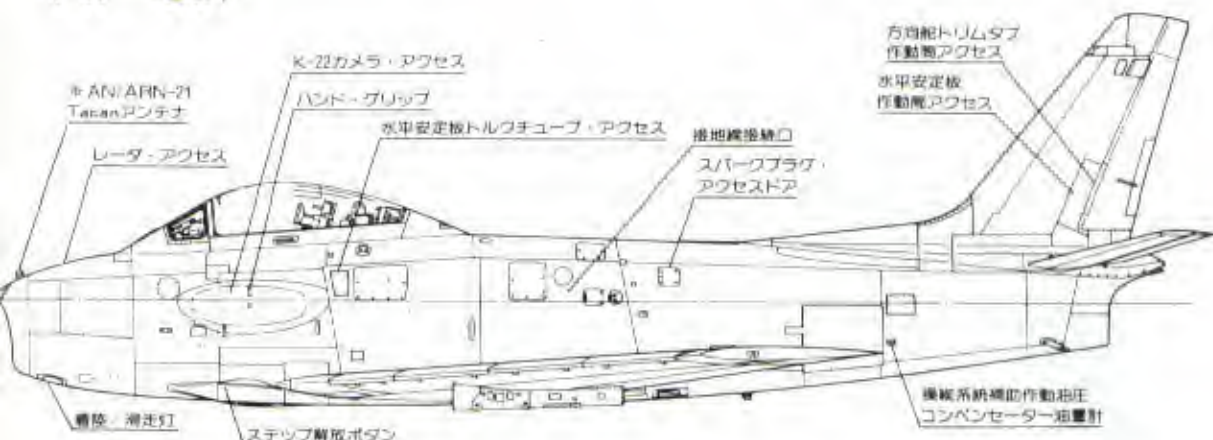
MANUAL

North American F-86F Sabre

ノースアメリカン F-86F セイバー

イラスト・大沢郁甫/桜井定和/篠原信雄

F-86Fはセイバー・ファミリーの4男坊として，1952年3月19日にその産声をあげた。時はまさに朝鮮動乱の真っただ中，世界最強のウォーバード誕生には，うってつけの場面設定だった。このF-86Fは朝鮮半島でその名を不動のものにするとともに，新しいファミリー ── 全天候要撃機や戦闘爆撃機などの派生型，オレンダ，エイボン装備の混血種 ── を生む引き金ともなる。その数8,681機。海軍型FJを加えれば1万機に迫る驚異的な生産数であった。インタナショナル・ファイターなどという言葉すらなかった1950年代，アメリカは，西側同盟国に続々とセイバーを送り出した。これこそインタナショナル・ファイター以外の何者でもない。最終的に，セイバー・ユーザーは先進国から開発途上国，また一部の社会主義国をも含めて30数ヵ国に達した。しかし，この不滅の傑作機も時間にだけは勝つことができなかった。今年，F-86を保有する最後の第1級空軍「航空自衛隊」からF-86Fがリタイアするにあたって，いま一度この機体をふり返ってみることも，決して無駄ではあるまい。

F-86F-40

※白ヌキ数字はT.O.1F-86F-532改修機のみ

〈F-86F内部配置〉
①コマンドラジオ・アンテナ，②J47-GE-27ターボジェット・エンジン，③データ・ケース，④ラジオコンパス・センスアンテナ，⑤ラジオコンパス・ループアンテナ，⑥磁気コンパス・トランスミッター，⑦射出座席，⑧リアビュー・ミラー，⑨射爆撃照準器，⑩測距レーダ機器，⑪バッテリー，⑫Tacanアンテナ，⑬レーダ・アンテナ，⑭ガンカメラ，⑮引込み式着陸／滑走灯，⑯引込み式着陸灯，⑰酸素ビン，⑱機外キャノピー開閉ボタン，⑲キック・ステップ，⑳機銃弾薬室，㉑機銃弾薬室アクセスドア，㉒機銃室，㉓前部胴体タンク(下面セル)，㉔前部胴体タンク(上面セル)，㉕識別装置アンテナ，㉖外翼燃料タンク，㉗自動前縁スラット，㉘ピトー管，㉙後部胴体燃料タンク，㉚後部ラジオ機器室，㉛Tacanアンテナ，㉜スピードブレーキ，㉝全遊動式水平尾翼，㉞ラダー・トリムタブ，

RF-86F

RF-86Fの起源は朝鮮戦争当時にまで遡る。朝鮮戦争においてMiG-15の追跡を振り切って偵察任務を遂行できる高速写真偵察機の必要性に迫られた米空軍は、当時、手中にあった最速のジェット戦闘機F-86Aに着目、これを現地改造により偵察機に仕立て上げRF-86Aとして実戦に投入した。その結果は必ずしも良好といえず、結局12機程度が改造されるにとどまった。このRF-86Aの欠点を克服するべく"Haymaker"計画の名のもとにスタートしたのがF-86F-30の改造作業で、その改造内容はF-86Fの兵装システムを全廃、代わりに偵察カメラ3台(K-17×1、K-22×2)を装備して機銃の撤去にともなう重心位置の移動を補償するため、合計740ℓbのバラストを搭載するというものであった。

3台のカメラを搭載するため、機首両側面とコクピット直下の胴体下面に計6個のブリスターおよびフェアリングを設置したことから、これに起因する高速時のバフェッティングが懸念され、その対策としてRF-86F-30は当初キャノピーを後方に延長した細長い形状としたが、実用上不具合はなかったらしく後に戦闘機型と同じキャノピーに改められたようである。航空自衛隊のRF-86Fは、初期に米空軍から供与を受けたF-86F-25/-30のうち18機に前述のRF-86F-30に準じた改造を行ない写真偵察機化したもので、これらはRF化改造に際してT.O.1F-86F-516改修を実施、F-86F-40と同規格の主翼を装備した。本機のカメラ・システムはK-17C、K-22もしくはKA-60の3種類のカメラと、その操作スイッチから構成されているだけで、ビューファインダーは装備していない。

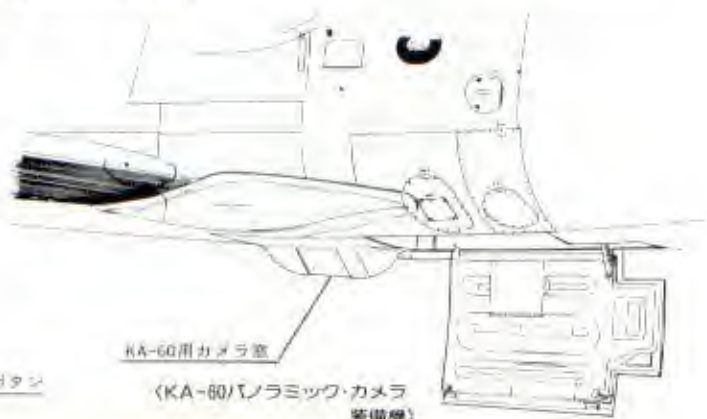
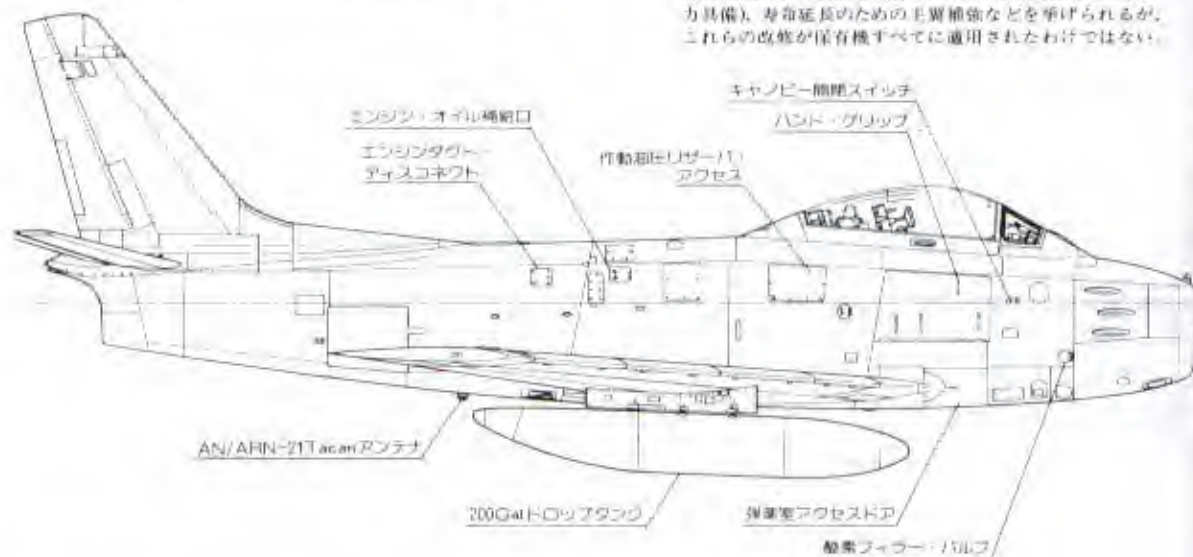
K-22用フェアリング

〈KA-60パノラミック・カメラ装備機〉
当初、RF-86Fの装備カメラはK-17CとK-22の2種類であったが、42年に4機(62-6420/-6425/-6428/-6430)を改造、K-17Cに代わってKA-60パノラミック・カメラの装備が可能となった。パノラミック・カメラ装備改造機ではK-17Cと互換性があり、コクピット下方の胴体中心線上にいずれか一方を装備できた。KA-60は左右180度の画角を有するパノラミック・カメラであるためプリズムを胴体下に出さねばならず、図のように大型のフェアリングを必要とした。なお、カメラ窓には3/8 in厚のガラスをV字形に組合わせたものを使用する。

〈テレスコーピング・ステップ〉
RF-86FではK-22用フェアリングの設置により従来のステップ・ドアが使用できなくなったため、コクピット左下方にボタン操作で上下するテレスコーピング・ステップが取付けられた。

・ステップ
コーピング・ステップ
ステップ操作ボタン
KA-60用カメラ窓

〈KA-60パノラミック・カメラ
装備機〉

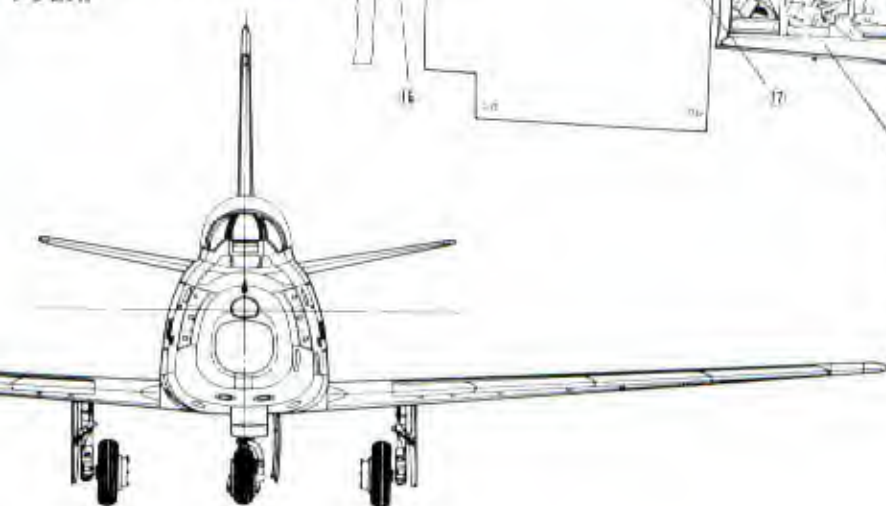
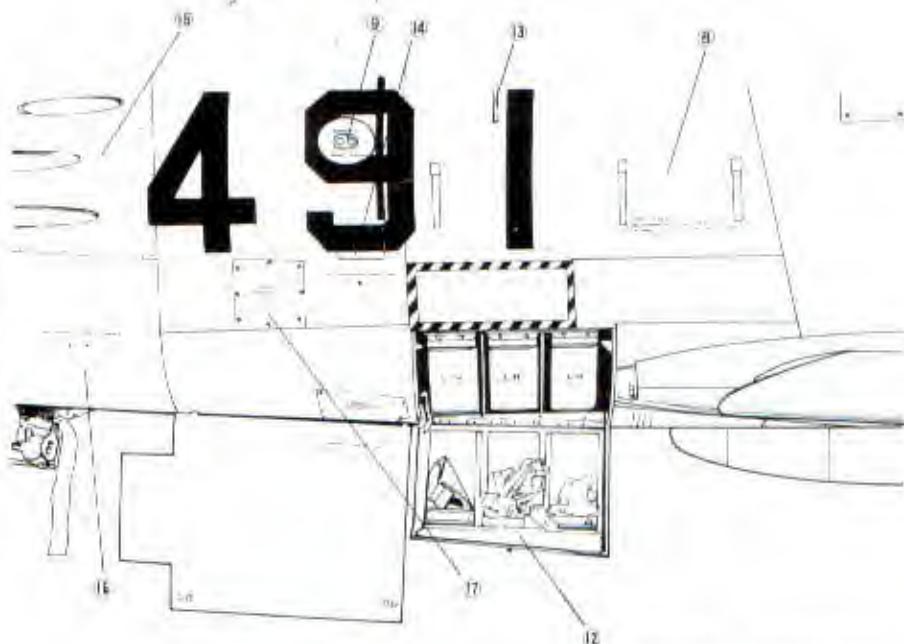
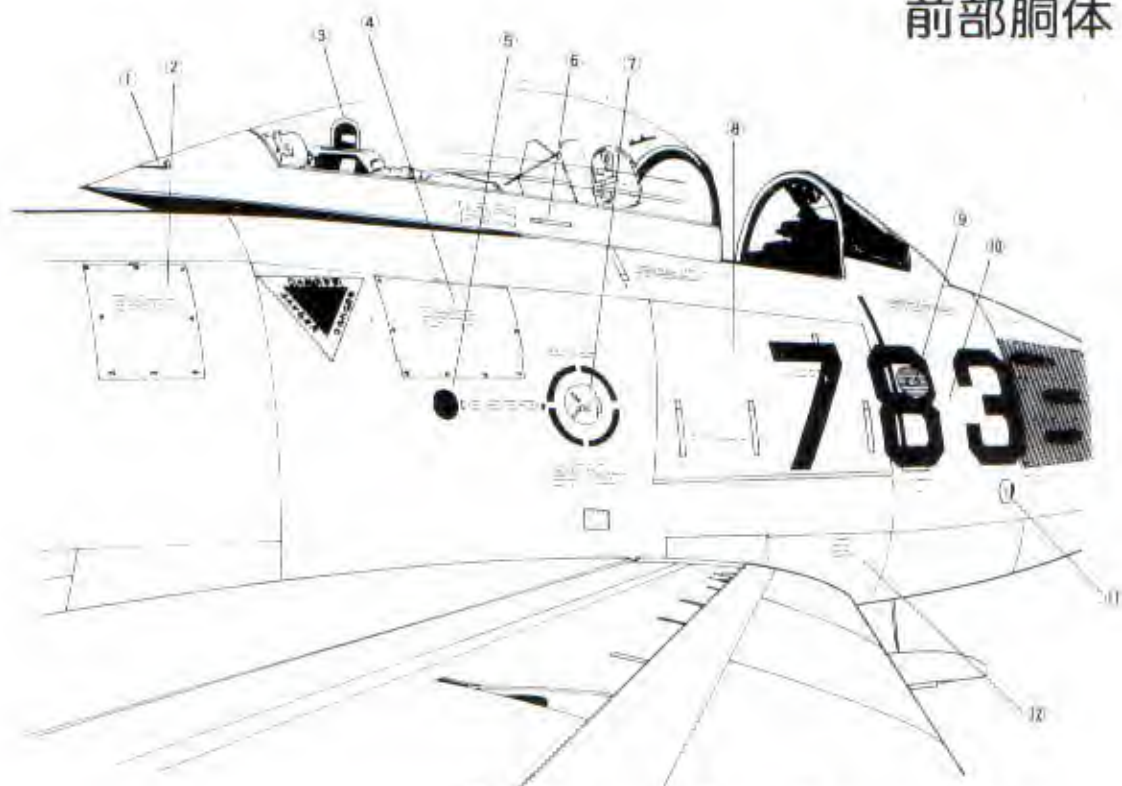
航空自衛隊のF-86Fはその長い使用期間中に多くの改修を受けてきており，そのうち主要なものとしてT.O.1F-86F-227(低高度用射出座席への換装)，1F-86F-532(AN/ARN-21 Tacan装備)，1F-86F-533(AIM-9運用能力具備)，寿命延長のための主翼補強などを挙げられるが，これらの改修が保有機すべてに適用されたわけではない。

★F-86F-40(T.O.1F-86F-532/-533改修機)★

〈胴体構造〉

胴体は上下各2本のロンジロンと多数のフレームを組合わせて，外皮を貼ったセミモノコック構造で，エンジンの整備ならびに交換作業を容易にするため主翼取付け部後方のFS.231で前後に分割できる構成になっている。

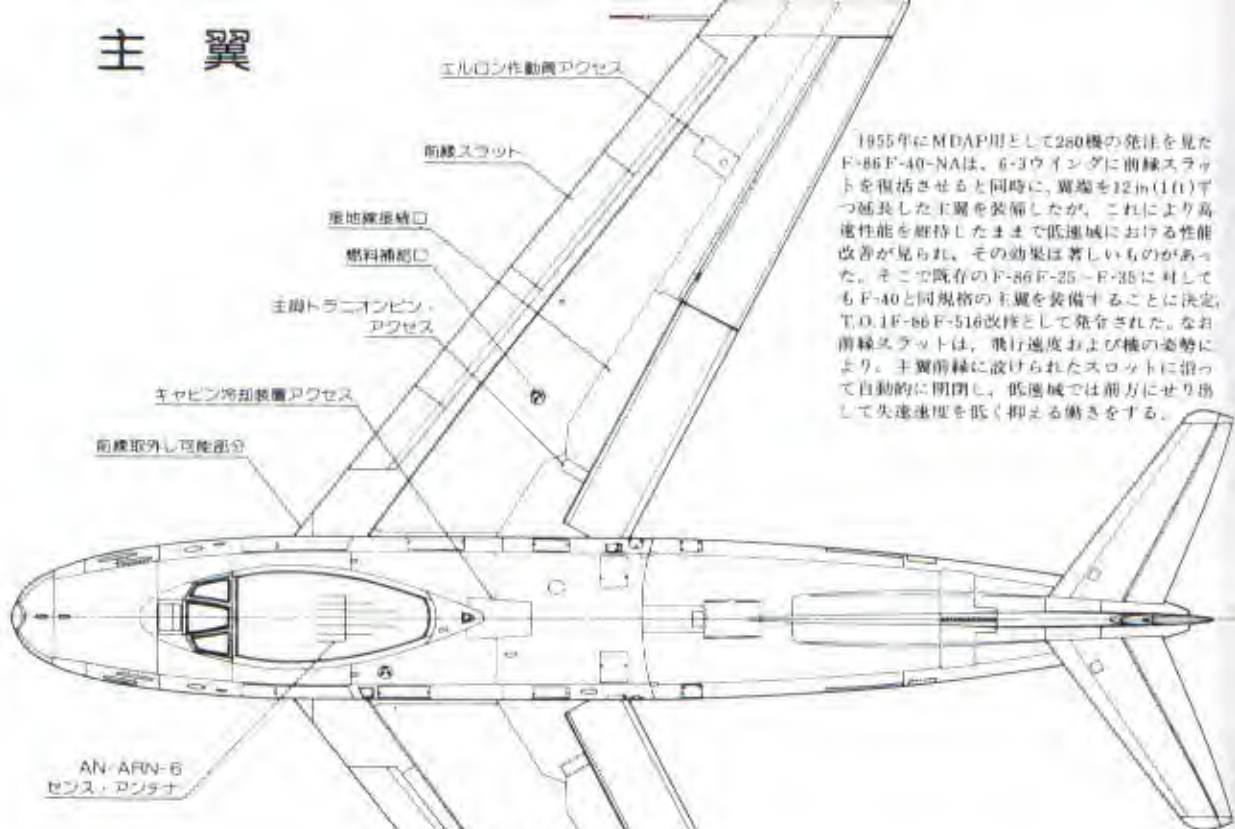
前部胴体はFS.130.725より前方で，機首には空気取入口が開口，前胴の中央部をインテーク・ダクトが通り，このダクト上部にレーダ機器室およびコクピット，下部に前脚室と酸素室が配置されていて，FS.130.725で中央胴体と永久結合されている。中央胴体はFS.130.725からFS.231に至る部分で，前・中胴の結合部は主翼の前方主桁位置と一致しており，中胴下面に中央翼が取付けられる。この中胴はエンジン部を除くほとんどの部分が燃料タンクにあてられ，主脚室をはさむ前方が上下2層に仕切られた前部胴体タンク，後方は後部胴体タンクとなっている。

後部胴体はFS.231より後方で，前・中胴と後胴は4本のボルトで結合され，操縦索のほか，油圧および電気系統の接続部にはクイック・ディスコネクトを使用して，胴体着脱作業を短時間にしかも確実に行なえるようにしてある。後部胴体内はエンジンのテイルパイプが貫通するほかは空洞で，後部には垂直安定板と全遊動式水平尾翼が取付けられ，ドーサル・フィン下方に油圧操作式のスピードブレーキがある。

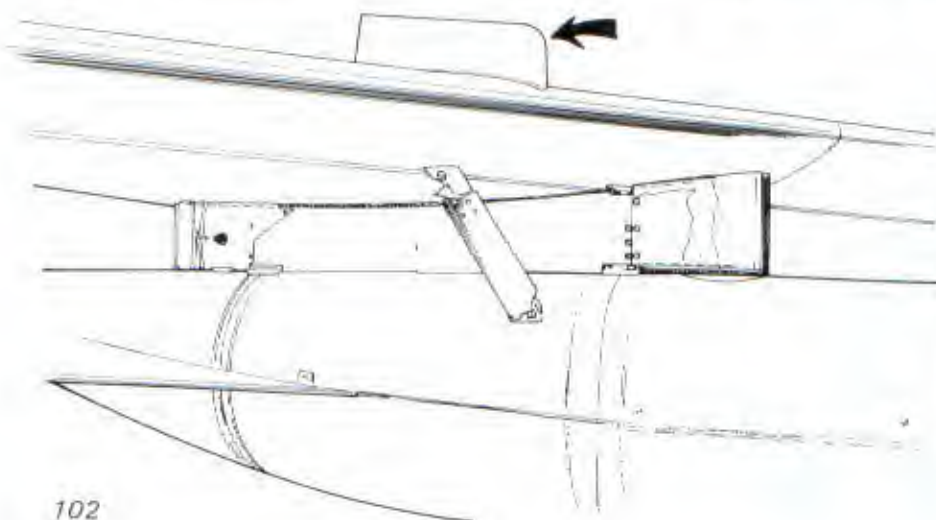
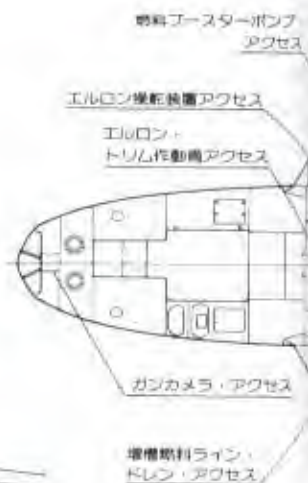
エンジンはF-86Fシリーズの各型ともGE製のJ47-GE-27軸流ターボジェットを使用しており，推力は6,090lbである。燃料系統は合計4個のセルフ・シーリング・タンクから構成され，その配置は主翼内に各1個，胴体内2個となっている。燃料補給は，それぞれのタンクごとに重力給油方式で行なわれ，給油口は主翼上面2ヶ所のほか，左右の胴体に1ヶ所ずつある。

前部胴体

①上部胴体灯(白色)，②オイル・タンク・サンプドレン/オイル・システム・ドレンアクセス，③AN/ARN-6ラジオコンパス・ループアンテナ，④油圧リザーバ/燃料レベル・トランスミッター/LABS/ジャイロシン・コンパス・アクセス，⑤アース線接続口，⑥キャノピー開放リリース，⑦重力式燃料給油口，⑧ガン・アクセス，⑨キャノピー操作ボタン，⑩作動油圧ブレーキシリンダー・アクセス，⑪酸素フィラー・バルブ，⑫ステップ兼用弾薬補給アクセス，⑬ハンド・グリップ，⑭キック・ステップ，⑮機銃ブラスト・パネル，⑯エアスピードライン・ドレン，⑰ジャイロシン・コンパス増幅器アクセス。

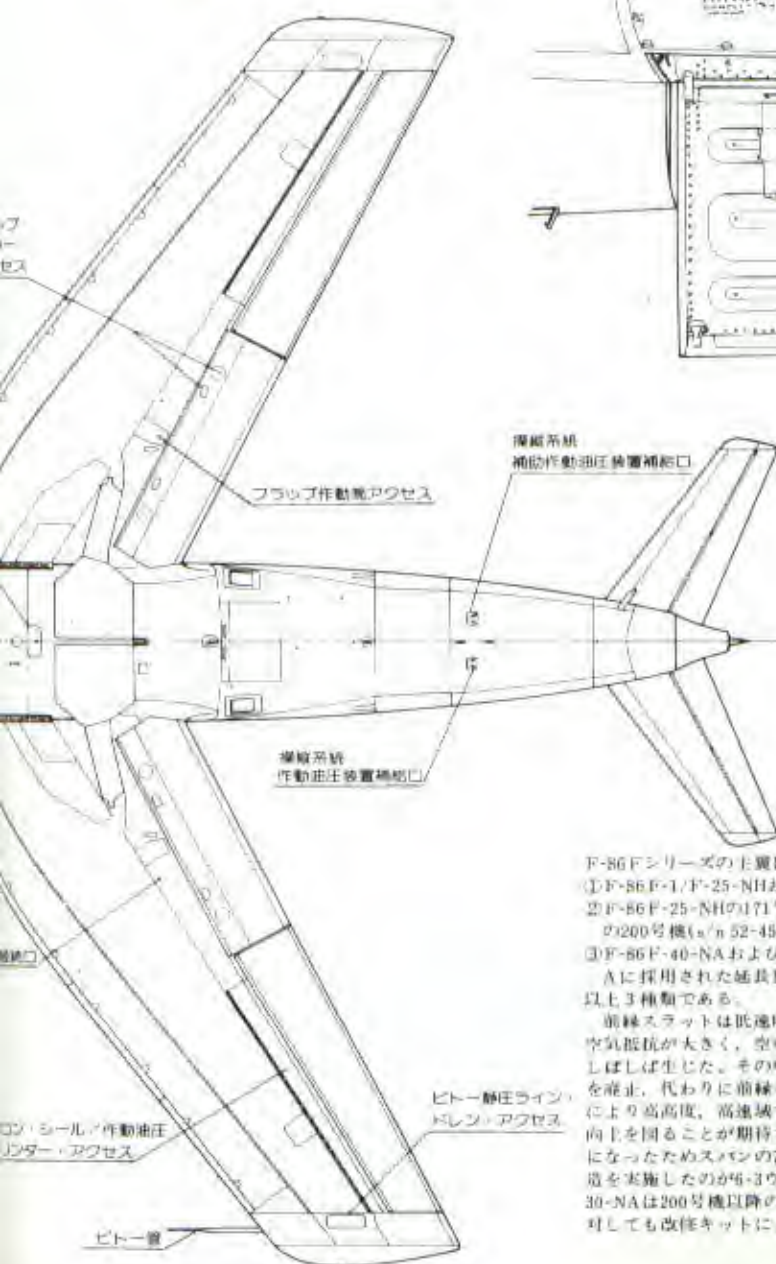
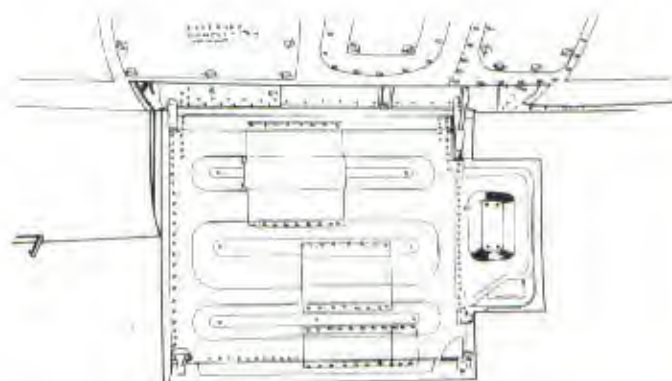
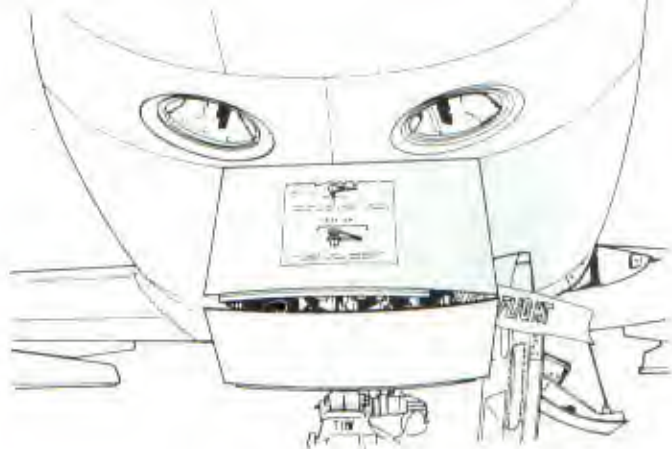
図中⑫の弾薬補給アクセスは、開いた場合に乗降用ステップを兼ねる。6-3ウイング機では主翼付け根部がステップドアにかかるため、アクセスを開く場合は付け根部前縁のコーナー・フィレットを取外す必要がある。このコーナー・フィレットは容易に着脱可能で、取外した場合、スロットは90°となる。

主　翼

1955年にMDAP用として280機の発注を見たF-86F-40-NAは、6-3ウイングに前縁スラットを復活させると同時に、翼端を12in(1ft)ずつ延長した主翼を装備したが、これにより高速性能を維持したままで低速域における性能改善が見られ、その効果は著しいものがあった。そこで既存のF-86F-25～F-35に対してもF-40と同規格の主翼を装備することに決定、T.O.1F-86F-516改修として発令された。なお前縁スラットは、飛行速度および機の姿勢により、主翼前縁に設けられたスロットに沿って自動的に開閉し、低速域では前方にせり出して失速速度を低く抑える働きをする。

〈主翼構造〉

低翼配置の主翼は2本桁トーション・ボックス構造で、25%翼弦での後退角は35度である。操縦翼面としては後縁を二分するフラップとエルロンのほか、スパンの70%にわたる前縁スラットを取付けた機体もある。フラップはスロッテド式で、左右それぞれ別個の電気モーターにより駆動されるが、インターコネクト機構により連結されており、片側のモーター故障にともなう非対称な作動を防止している。フラップ作動角は通常35度だが、内側パイロンに1,000lb爆弾を搭載した場合は20度に制限される。

〈6-3ウイング〉

6-3ウイングは図のように前縁の70%位置に小さなフェンス(高さ7in、長さ35in)を持つ(矢印)。

前　脚

〈降着装置〉

降着装置は３車輪形式で，主脚は内側に引込まれて主翼および胴体下面の主脚室に収まり，前脚は後方へ引上げられる過程でホイールが90度回転，タイヤを水平にして前脚室に収容される。前脚にはシミー・ダンパーを兼ねたステアリング機構が組込まれ，操縦桿グリップのステアリング・ボタンを押しながらラダー・ペダルを踏むことにより左右各21度まで操向可能である。各脚ドアは脚の上げ下げ時のみ開き，その作動後は閉状態となる。なお地上係留時の作動油圧ゼロ状態では，すべて開位置となる。

F-86Fシリーズの主翼は次の３種類に分けられる。すなわち，

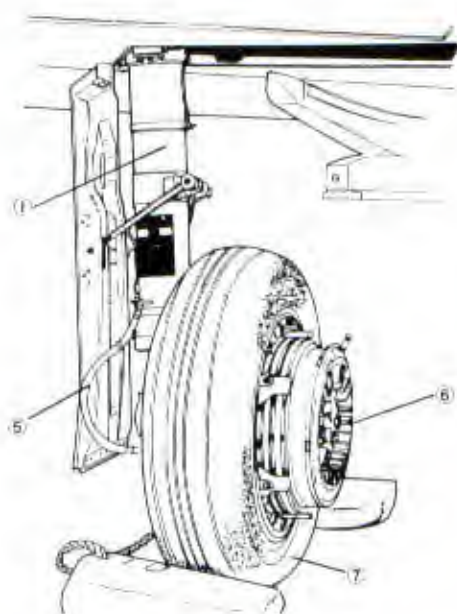
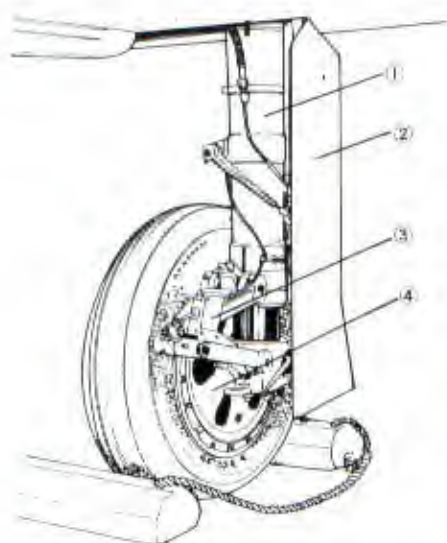
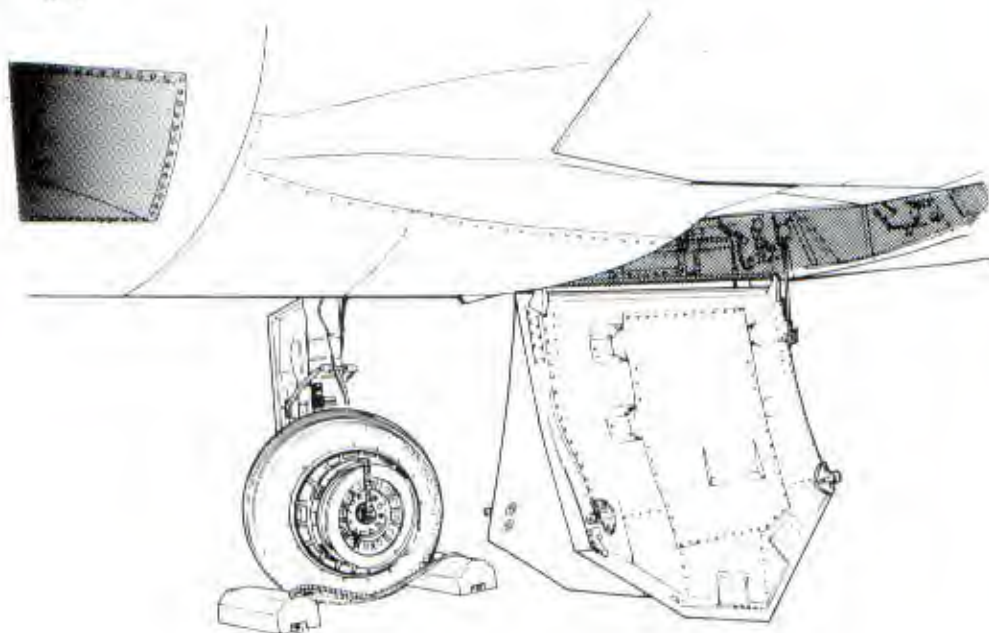
①F-86F-1/F-25-NHおよびF-30-NA初期型の前縁スラット付き主翼

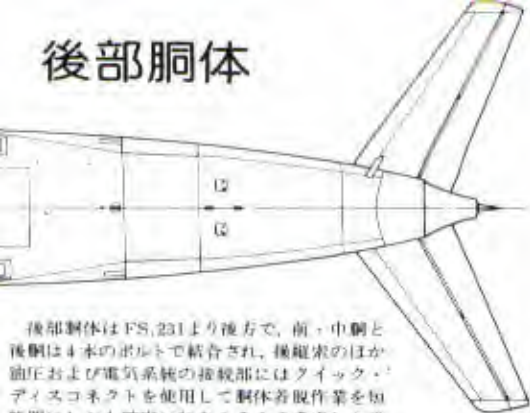
②F-86F-25-NHの171号機(s/n 51-13341)以降，ならびにF-86F-30-NAの200号機(s/n 52-4505)に採用された6-3ウイング

③F-86F-40-NAおよびT.O.1F-86F-516改修後のF-86F-25-NH/-35-NAに採用された延長翼(6-3ウイングに前縁スラットを設置)

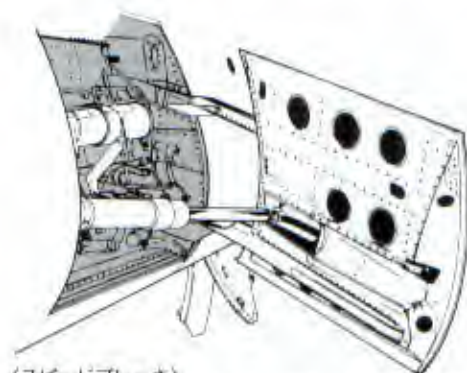
以上３種類である。

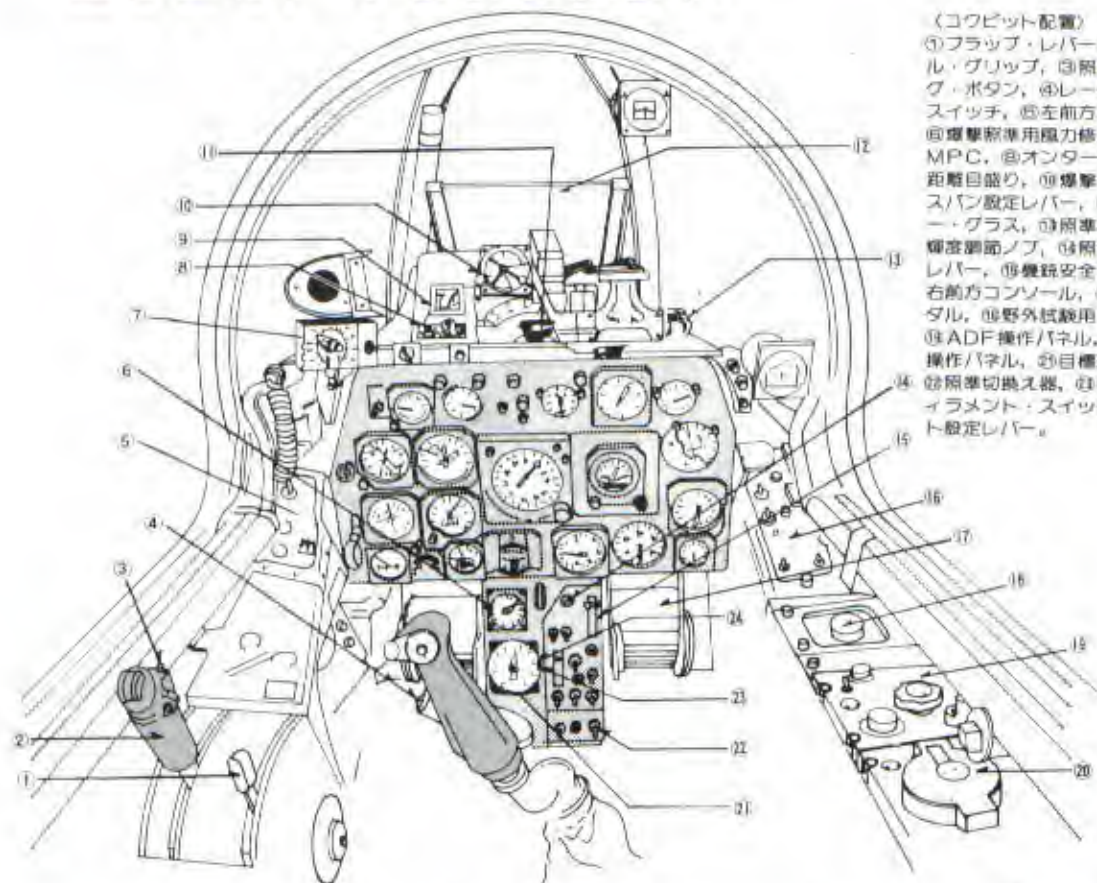
前縁スラットは低速時の安定性を保つのに有効な反面，高速における空気抵抗が大きく，空戦では高空性能の優れたMiG-15を，取逃すことがしばしば生じた。その戦訓から考案されたのが，抵抗の大きいスラットを廃止，代わりに前縁を延長(付け根部6in，翼端部3in)することで，これにより高高度，高速域で発生するバフェット限界を引上げ，旋回性能の向上を図ることが期待できた。ただし，低速での安定性低下を招くことになったためスパンの70%位置に境界層板が取付けられた。これらの改造を実施したのが6-3ウイングで，F-86F-25-NHは171号機以降，F-86F-30-NAは200号機以降の全機に6-3ウイングを導入，それ以前の生産機に対しても改修キットによりリトロフィットされた。

主　脚

①主脚柱，②主脚ドア，③トルクリンク，④ホイール，⑤ブレーキ油圧ライン，⑥多板式ロータディスク・ブレーキ，⑦主車輪(26×6.6in/14プライ)，⑧主脚フェアリング，

後部胴体

後部胴体はFS.231より後方で，前・中胴と後胴は4本のボルトで結合され，操縦索のほか油圧および電気系統の接続部にはクイック・ディスコネクトを使用して胴体着脱作業を短時間にしかも確実に行なえるよう考慮した設計である。内部にはエンジンのホット・セクションが位置し，後部には全遊動式スタビレイターと垂直尾翼が取付けられている。エンジンのホット・セクション直前には冷却用空気取入口が左右1対ある(矢印)。

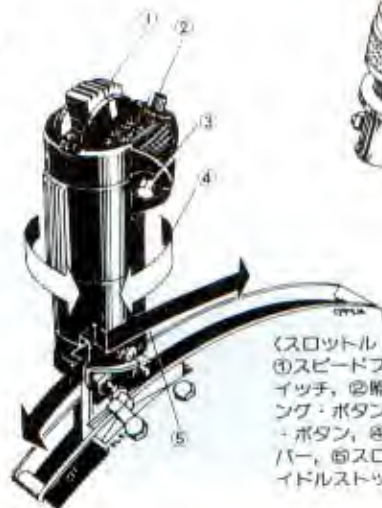
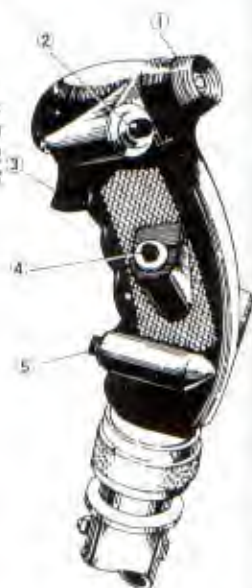
〈胴体尾部〉
①水平安定板操縦機構アクセス，②方向舵トルクチューブ・カップリング/トリムタブ作動筒ディスコネクト・アクセス，③水平安定板作動筒アクセス，④ラダー・トリムタブ作動筒アクセス，⑤アンテナケーブル・ディスコネクトプラグ・アクセス，⑥アンテナ点検口，⑦燃料ベント，⑧スリング・マーク。

航空自衛隊では38年以降，IRAN時にTacan装備改修を実施したが，これによって最終的に供与機51機(RF-86Fを含む)と国内生産機230機がAN/ARN-21を装備するに至った。F-86FへのTacan装備はT.O.1F-86F-532として発令され，主翼取付け部後方の胴体下面に後部ラジオ機器室を新設，ここにAN/ARN-21 Tacanの送受信機を収めた。同時に冷却用として，右胴体側面下方寄りにラムエア・スクープを設置した(矢印)。

〈スピードブレーキ〉
ドア・タイプのスピードブレーキはユティリティ油圧系統によって操作され，全開，ニュートラル，全閉の3位置を選択できる。全開には約2秒，閉じるには約2.5秒を要し，地上における作動油圧ゼロの状態では全開位置となる。スピードブレーキ内面および収容部はメディアムグリーンに塗装される。

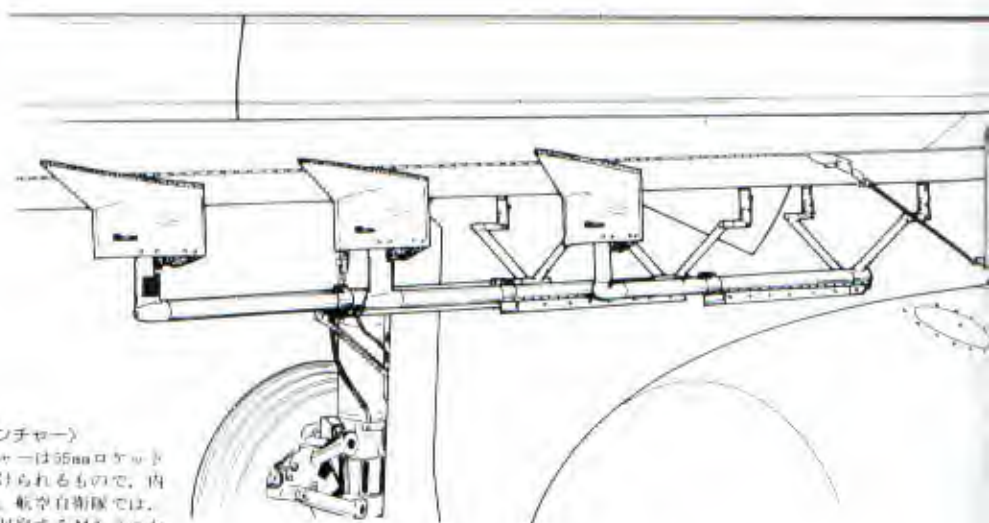
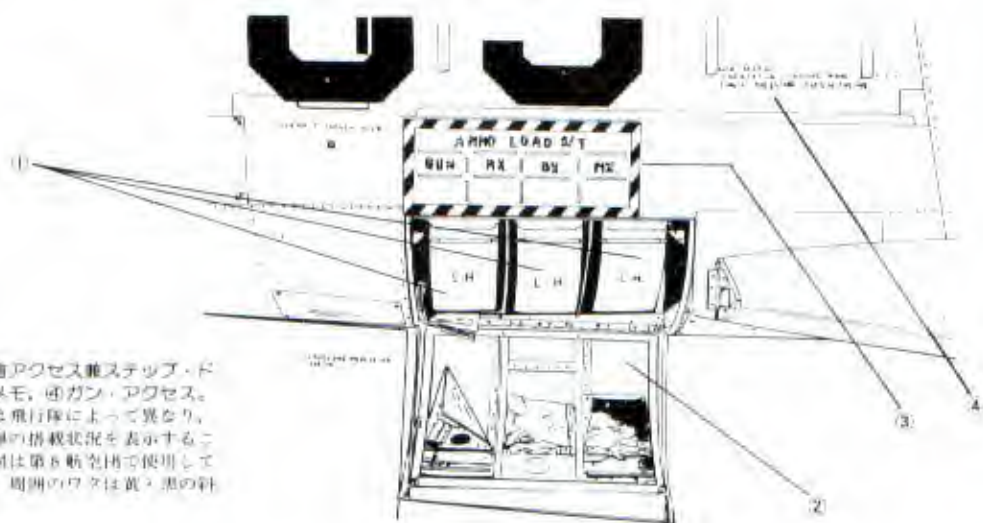
コクピット・アレンジメント

〈コクピット配置〉
①フラップ・レバー，②スロットル・グリップ，③照準器ケージング・ボタン，④レーダ・アウト・スイッチ，⑤左前方コンソール，⑥爆撃照準用風力修正目盛り，⑦MPC，⑧オンターゲット灯，⑨距離目盛り，⑩爆撃用高度計，⑪スパン設定レバー，⑫リフレクター・グラス，⑬照準器レティクル輝度調節ノブ，⑭照準機能切換えレバー，⑮機銃安全スイッチ，⑯右前方コンソール，⑰ラダー・ペダル，⑱野外試験用リセプタクル，⑲ADF操作パネル，⑳Tacan操作パネル，㉑目標速度スイッチ，㉒照準切換え器，㉓機銃照準器フィラメント・スイッチ，㉔ロケット設定レバー。

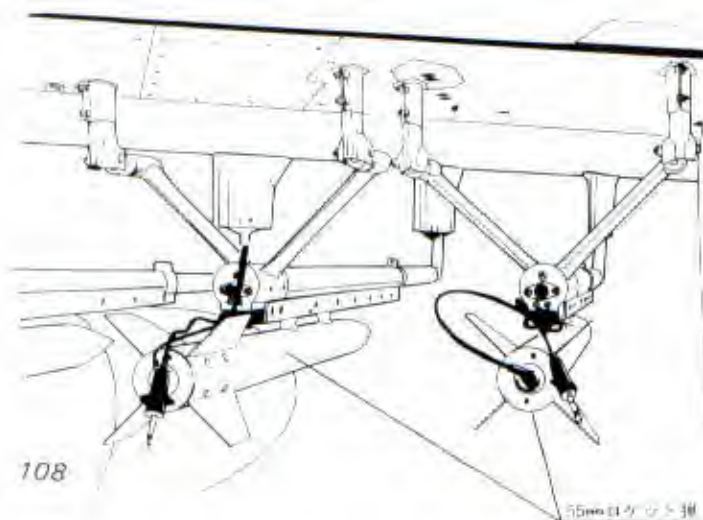
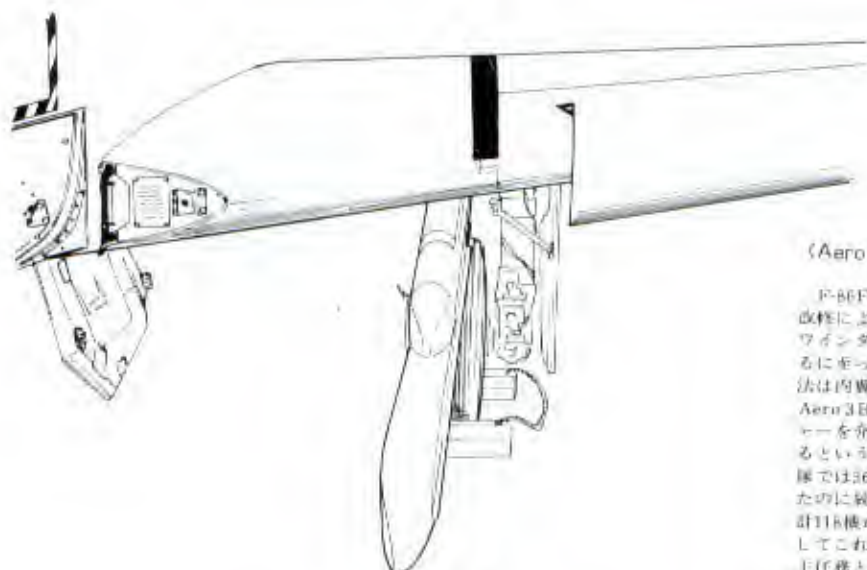
〈射出座席〈T.O.1F-86F-227改修機〉〉
①ラップベルト・イニシエーター作動アーム，②整備用安全ピン，③M-5カタパルト，④ラップベルト・イニシエーター圧力ホース，⑤左アームレスト，⑥座席イニシエーター圧力ホース，⑦ラップベルト，⑧ショルダーハーネス・リール・コントロールケーブル，⑨左ハンド・グリップ，⑩トリガー・ガード，⑪射出トリガー，⑫ショルダーハーネス・リール手動コントロール，⑬個人装備リード・ウイックディスコネクト，⑭フートレスト，⑮ストリーマー安全ピン，⑯右ハンド・グリップ，⑰整備用安全ピン，⑱右アームレスト，⑲ショルダーハーネス，⑳ヘッドレスト，㉑カタパルト圧力吸入ホース，㉒防弾板射出レール。

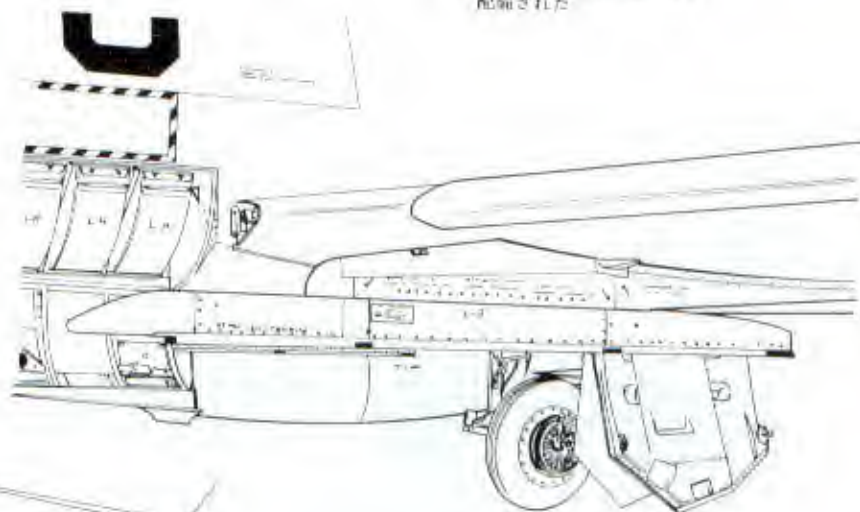
＊MPC(Manual Pip Control)はF-86F-35以降，ならびにT.O.1F-86F-34改修機のF-86F-25/-30のみ装備。ただし爆撃高度計と姿勢儀はF-86F-35以降に限って装備している。

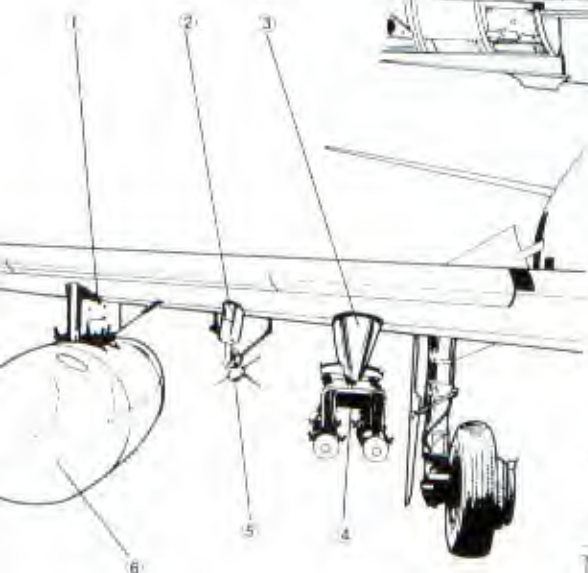
〈操縦桿グリップ〉
①トリム・スイッチ，②爆弾／ロケット投下ボタン，③機銃トリガー，④レーダ目標選択ボタン，⑤前輪操向ボタン。

〈スロットル・グリップ〉
①スピードブレーキ・スイッチ，②照準器ケージング・ボタン，③マイク・ボタン，④手動測距レバー，⑤スロットル・アイドルストップ。

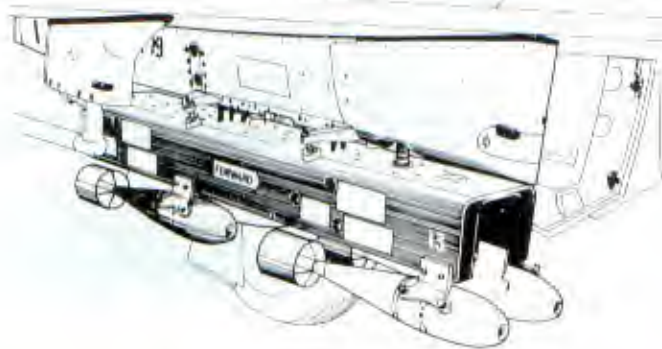
搭載兵装

①弾薬箱，②弾倉アクセス兼ステップ・ドア，③弾薬搭載メモ，④ガン・アクセス。
※弾薬搭載メモは飛行隊によって異なり，ロケット弾，爆弾の搭載状況を表示することもある。この図は第8航空団で使用していたものを示し，周囲のワクは黄・黒の斜線，文字は黒。

〈MA-2 ロケット・ランチャー〉

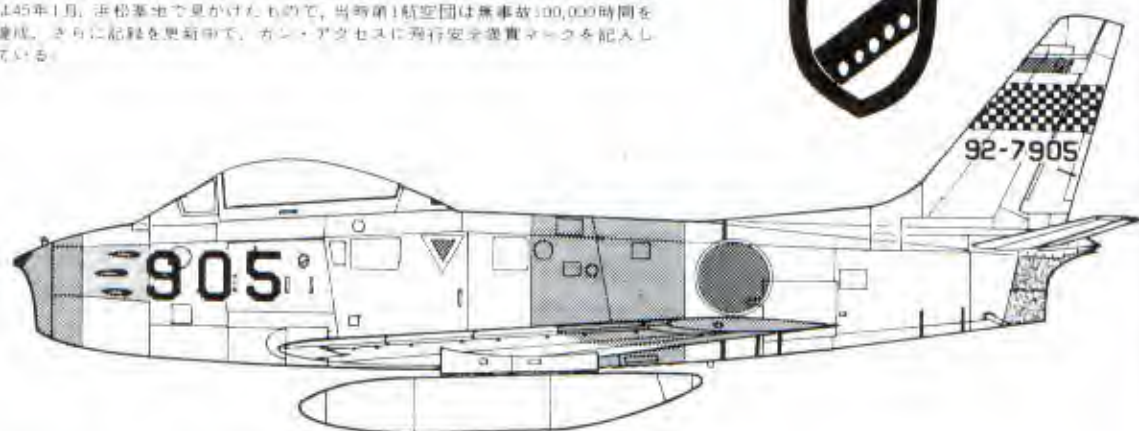
MA-2ロケット・ランチャーは55mmロケット弾を1基あたり2発取付けられるもので，内翼下面3ヶ所に装着可能。航空自衛隊では，ほかに70mmFFARを7発収容するMA-3ロケット・ランチャーも使用した。

〈Aero 3Bミサイル・ランチャー〉

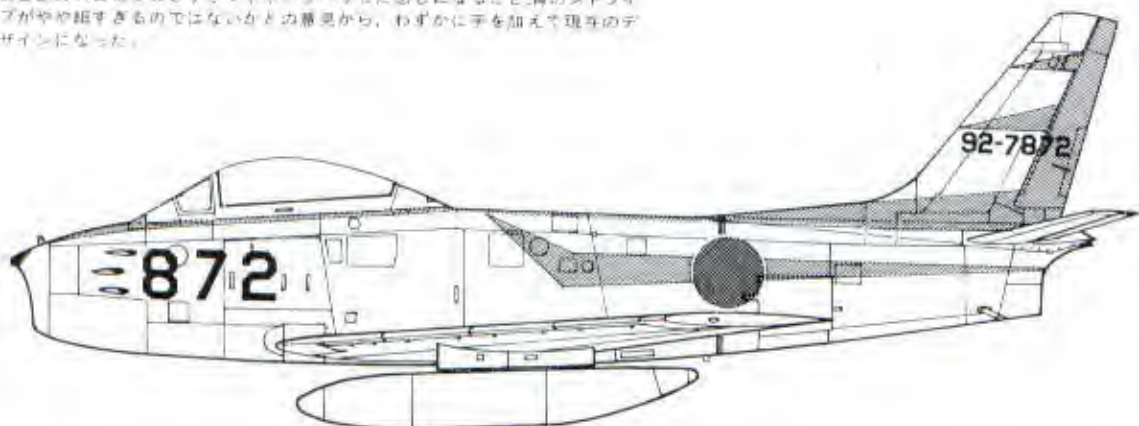
F-86FはT.O.1F-86F-533改修によりAIM-9Bサイドワインダー運用能力を備えるに至ったが、その搭載方法は内翼の専用パイロンにAero 3Bミサイル・ランチャーを介して各1発取付けるというもので、航空自衛隊では36年に6機を改造したのに続き、47年までに合計116機が改修を受けた。そしてこれらの機体は要撃を主任務とする飛行隊に優先配備された。

〈25lb訓練弾用コンテナ・フレーム〉

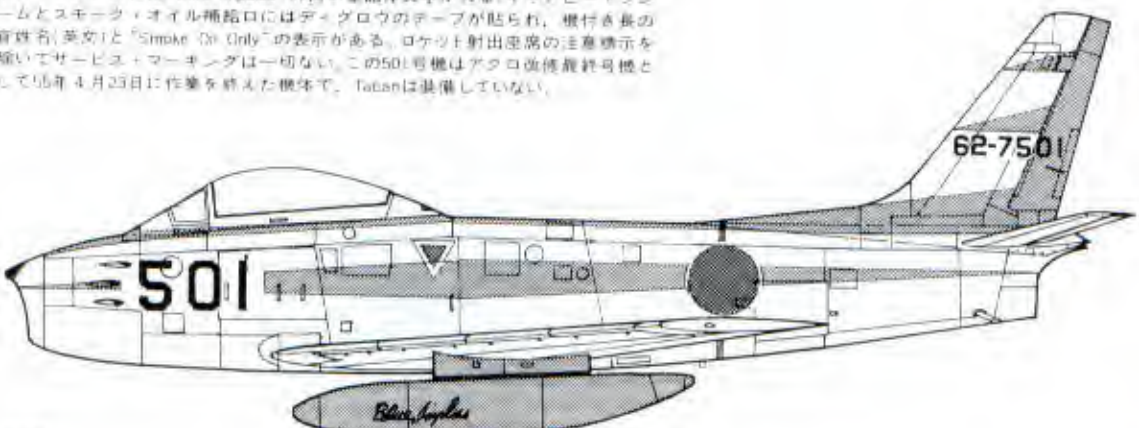
25lb訓練弾用コンテナ・フレームはBP.72.25のパイロンに1基ずつ装着可能で、訓練弾を各4発取付けられる。25lb訓練弾は米空軍のBDU-33Bと同じである。弾体は無塗装（銀色）地に白い文字が入る。

〈パイロン配置〉

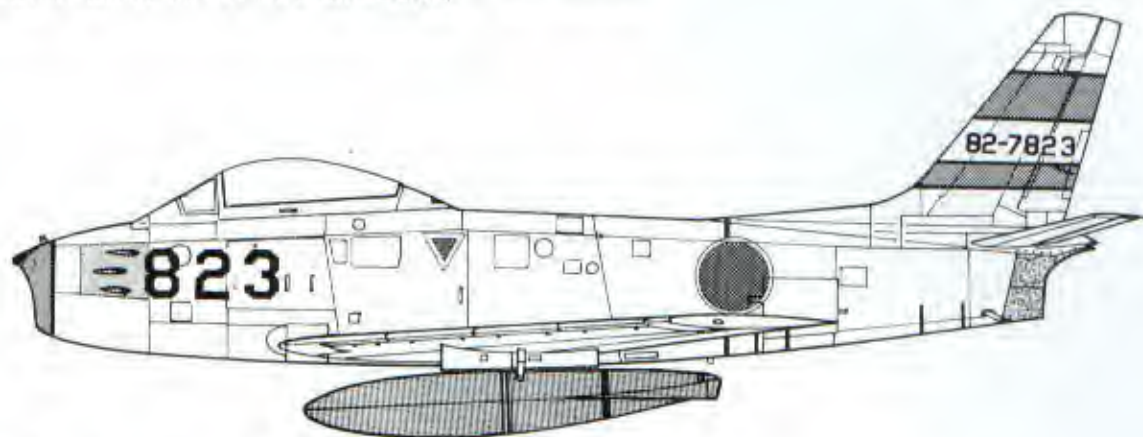
①BP.121.5パイロン(ドロップタンク専用)、②MA-2ロケット・ランチャー、③BP.72.25パイロン(120Gal.ドロップタンク装備時にはフェリー・ビームを使用)、④25lb訓練弾用コンテナ・フレーム、⑤55mmロケット弾、⑥WADCタイプIII 200Gal.ドロップタンク。

塗装例

★F-86F-40（92-7905）IAW/ISQ

機銃ブラスト・パネルと尾部排気口周辺を除いて機体全面アルミナイズ塗装（銀色）。訓練時の仮想敵機識別マークとして胴体および主翼端にインシグニアレッドの帯を描いており，第1飛行隊ではこの塗装を51年まで使用した。垂直尾翼の市松模様は黄と黒で，その下に整備小隊の区分を示す赤い帯が入る。図は45年1月，浜松基地で見かけたもので，当時第1航空団は無事故100,000時間を達成，さらに記録を更新中で，ガン・アクセスに飛行安全褒賞マークを記入している。

★F-86F-40（92-7872）Blue Impulse

38年夏頃見られた試験的マーキング。配色は現在のものと変わらない。現在の塗装デザインは東宝映画美術デザイン室沼田和幸氏の考案によるもので，「稲妻の閃光」のイメージを基本に考えたといわれる。図はその原案と思われ，機首部分の白地が大きすぎてややノッペリした感じになること，青のストライプがやや細すぎるのではないかとの意見から，わずかに手を加えて現在のデザインになった。

★F-86F-40（62-7501）Blue Impulse

いわずと知れた白・ライトブルー・オレンジレッド・銀の塗り分けで，200Galドロップタンクには"Blue Impulse"の白い筆記体文字が入る。キャノピー・フレームとスモーク・オイル補給口にはデイグロウのテープが貼られ，機付き長の官姓名（英文）と"Smoke Oil Only"の表示がある。ロケット射出座席の注意標示を除いてサービス・マーキングは一切ない。この501号機はアクロ改修機第1号機として55年4月23日に作業を終えた機体で，Tacanは装備していない。

★F-86F-40（82-7823） 81AG/3SQ

機銃ブラスト・パネルと尾部の排気口周辺を除いて機体全面アルミナイズ塗装（銀色）。120Gal ドロップタンクはインタナショナルオレンジに塗装されており，第３飛行隊には47年頃このような機体が数機見られた。機首と垂直尾翼の帯は，赤に紺のフチドリつき。T.O.1F-86F-532改修機。

★F-86F-40（62-7444） 5AW/6SQ

35年３月，松島基地におけるもので，現在新田原に基地を置く第５航空団は松島において編成された（新田原への移動は35年７月）。機体は全面無塗装のままで，まだアルミナイズ塗装は施されていない。第５航空団のマークは，赤帯に黄のV字を配したもの。ロケット射出座席の警告マークはまだ記されておらず，「RESCUE」表示などのサービス・マーキングも現在のものとは異なる。

★F-86F-40（12-7000） 8AW/6SQ

機銃ブラスト・パネルと尾部排気口周辺を除いて全面アルミナイズ塗装。垂直尾翼のマークは赤帯に黄。この12-7000は36年２月25日，新三菱重工から防衛庁に納入された国産F-86Fの最終号機で，まず松島基地の第４航空団第５飛行隊に配備された後，入間基地の第７航空団第９飛行隊に転属，同隊の解隊後は再び第４航空団に戻り，44年以降は第８航空団第６飛行隊（築城）に籍を置いたが，55年に用廃となり，現在は広報展示機として築城基地に置かれている。T.O.1F-86F-532改修機。

基本塗装

主翼「日の丸」は直径800mmで，これに幅53.5mmの白フチがつく。「日の丸」の基準となるA点は，エルロンを除く翼端弦長の1/2，B点は翼付け根部（主翼と胴体の接合部）の1/2弦長を指し，A Bを結ぶ線上に中心が位置する。

航空自衛隊のF-86Fは，当初は全面無塗装銀であったが，40年頃から外板保護のため全面に銀塗装(アルミナイズ)を施すようになり，順次IRANの際を利用して塗装作業が行なわれた。ただし，尾部の排気口周辺と機銃ブラストパネルは無塗装のままである。各サービス・マーキングは時期によって異なり，初期には射出座席の警告マークは記入していなかった。「日の丸」の位置と寸法は図に示すとおりで，ラジオコール・ナンバーのサイズは1文字335×500mm，字間各150mm，FS.33.5を基準に左右1,305mmのワクに記入している。同様に，シリアル・ナンバーは150×220mm，字間各36mmで，左右1,198mmのワク内に記入される。

Blue Impulse

Photo : Y. Kokubo

-7809
809
-7962
962

npulse

Blue Impulse

愛称：ブルーインパルス
期間：23年5ヵ月　総展示飛行回数：545回
歴代戦技研究班長：12名　在籍パイロット：43名
歴代フライトチーフ：10名　在籍整備員：75名

TTTE，コテスモア基地で発足

トーネードの乗員訓練始まる

Photo : D. Calvert and Bill Sides / IAP

1980年代を通じてNATOの長い槍としての機能を果たすVG翼戦術機，パナビア・トーネードが戦力化への道を歩み始めた。量産機の引渡しはすでに1979年半ばから始まっていたが，このほどイギリスのコテスモア基地に3ヵ国共同のトーネード訓練部隊TTTE（Tri National Tornado Training Establishment）が編成され，去る1月29日から活動を開始した。ここにその訓練ぶりをお馴染みのデニス・カルバート氏のフォト・レポートによりお届けしよう。

このほど発足したTTTEはイギリス，西ドイツ，イタリア3ヵ国共同のトーネードIDS（阻止攻撃）のパイロットとナビゲーター訓練部隊で，3ヵ国が共通のシラバスに基づいた訓練を実施することにより，訓練と運用両面の効率化を図ろうという構想である。上の写真は査閲を受けるためコテスモア基地にラインナップしたトーネードIDS。　TTTEには隊員1,900人のほか，民間の技術者140人が配備され，トーネード48機（イギリス：19機，西ドイツ：23機，イタリア：6機）を使用して訓練を行なう。下は曇天をついて訓練に向かうべく，タキシーアウトする西ドイツ空軍の43-04／G-23。最初のコースの教育は1月5日から開始されており，今年後半に訓練課程を終えた彼らは教官として指導に当たる。

[上]イースト・アングリア上空を飛ぶ英・独のトーネード3機編隊。全面迷彩のイギリス機に対し、西ドイツ機は下面を銀色に塗装しているが、TTTEのアローヘッド・マークは共通である。TTTEを構成するのはTOCU(トーネード転換訓練部隊)と技術、ならびに監理の3部門で、飛行訓練担当のTOCUにはA/B/C 3個飛行隊があり、西ドイツ、イギリス、イタリア各空軍の先任者がそれぞれの飛行隊長を務めている。
[右]トーネードの前でポーズをとる各国クルー。前列右側はモリス少佐(RAF)、左はユング少佐(西独)で、飛行服は異なるが、胸に付けたTTTEのバッチは同じ。TTTEのシラバスは4週間の地上教育と9週間の飛行訓練からなり、飛行では操縦および戦技に重点が置かれる(ウエポン・システムはそれぞれ異なるため、各国で独自に訓練を行なうという)。ちなみに3ヵ国それぞれ言葉が違うわけだが、ここではすべて英語を使用する。

[上]3機編隊で基地上空をフライパス後，ラインに戻ってきたRAFのトーネードGR.1(ZA-325/B-03)と，ラダーを持って駆けよるグラウンドクルー。
[下]1月29日，コテスモア基地Aハンガーで見かけたイタリア空軍のトーネード(M.M.7001/RS-01)。現在のところコテスモアに配置されているイタリア機はこの1機だけで，今年末までイタリア勢は揃わない。

CVW-11 ターゲットへの飛行

1979年以降，第11空母航空団(CVW-11)は，カリフォルニア・ベースのウイングながら，大西洋艦隊の空母アメリカ(CV-66)に乗り，大西洋と地中海の海域を眼下に通常任務に就いている。これら一連の写真は1980年11月5日，次回の長期航海に備えて行なったファロン演習場でのアルファ・ストライク訓練に向かうCVW-11の各機である。

[左]往路，同じCVW-11のVA-95所属KA-6D(NH-520/151570)から空中給油を受けるVF-213のF-14A(NH-215/204)。手前のNH-215はAIM-7 1発を装備するほか，ロービジビリティ化を果たしたマーキングとなっている。

[下]ファロンのフライトラインからアルファ・ストライク行に向けタキシーアウトするVA-192のA-7E(NH-305/157519)。翼下には合計6発の1.000ℓb Mk 83HDGP爆弾を搭載する。

Photo : R.L.Lawson

［上］広大なファロン演習場内の砂漠上空を飛ぶVA-95のA-6E 4機からなるフィンガーチップ・フォーメーション。リーダーのNH-502/161102と後続の504/161104は1,000ℓb Mk 83 LDGP爆弾を6発ずつ，506/155662，507/159899は12発ずつの25ℓb Mk 106訓練弾を下げている。 なお全機 E TRAMに改造を受けているがTRAMセンサーは507のみ装備している。
［左］セフティピンを抜いた1,000ℓb Mk 83HDGPを吊下し，ホットな状態でフライトラインを離れるVA-192のA-7E（NH-315/159655）。フライトラインには右からVF-213，VF-114のF-14A，VA-95のA-6Eが飛行隊ごとのラインを造る。

[上]F-14A，A-7E，A-6Eとともに攻撃隊の一翼を成すVAQ-133のEA-6B(624/159585)。機体は非武装ながら，攻撃機と同様に敵地侵入を行なうため，グレイ・スリートーンのカムフラージュに身を包み，またALQ-99ECMポッド，増槽までも徹底している。
[中]KA-6D(NH-520/151576)から順に給油を受けるエスコート役VF-213のF-14A。リーダーのNH-216と201がATM-7を1発ずつ装備している。
[下]ファロンで次のミッションを待つVA-95のA-6E NH-512/159895。テイルは同飛行隊"Green Lizards"のマーク。

［上］主翼を20°に展張させた状態で旋回に入るVF-213のF-14A（手前からNH-204/159871, NH-203, -215）
［下］VF-213のF-14A（NH-215/160925）。前席ではVF-213司令J.M. Smith中佐がスティックを握る。

イラスト：三井一郎
解　説：西村直紀

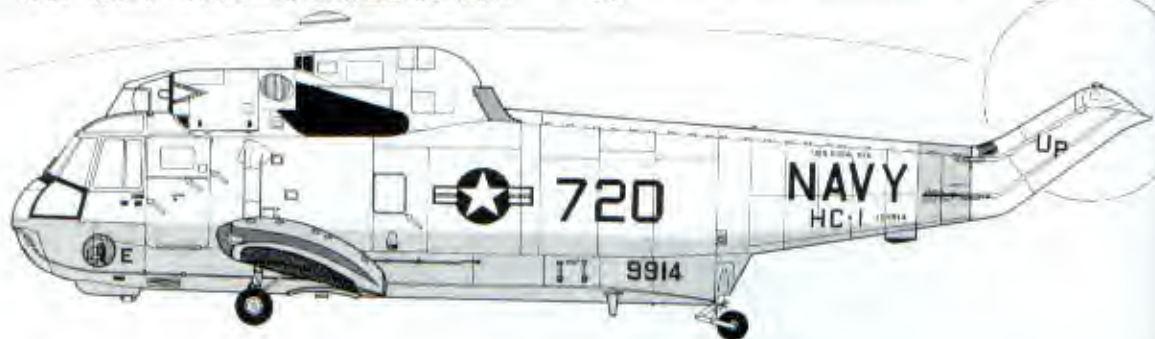
西側諸国の大型ASWタービン・ヘリコプタとしての成功例は，シコルスキーSH-3シーキングが唯一と言える。1959年の原型初飛行以来，米海軍向けに約250機，イギリスのウエストランド，イタリアのアグスタ，また日本の三菱重工でもライセンス生産が行なわれ，新たな発展型も生み出されている。一方，ソビエトがカモフKa-25ホーモンをほとんど東欧諸国に供与していないことを見ると，東西の対比は大きく，同時にシーキングが西側諸国のASW用兵者に与えた恩みは少なくないと確信される。米海軍に限って言えば，SH-3D完全受領の時点で旧式のHSS-1は予備役からも姿を消し，現在はSH-3とひと回り小型のSH-2が米海軍回転翼ASW兵力を二分している。

目をキットの世界に転じると，カモフKa-25はもちろんのこと，SH-3シーキングでさえもエアフィックスの1/72キットが長く唯一の存在であった。このほどフジミから最新の型を再現できる1/48キットが発売されたことは，ようやくこの種の機体にもキットメーカーが眼をつけたとも言え，大いに歓迎できる。今回のこの頃では，米海軍のH-3シーキングのマーキングを広くとり上げることにした。塗装例は16種を示したので，大いにマーキングのグレードアップに利用していただきたい。

〈HC-1,DET-4〉　〈HC-1〉　〈HS-5〉　〈HS-6〉

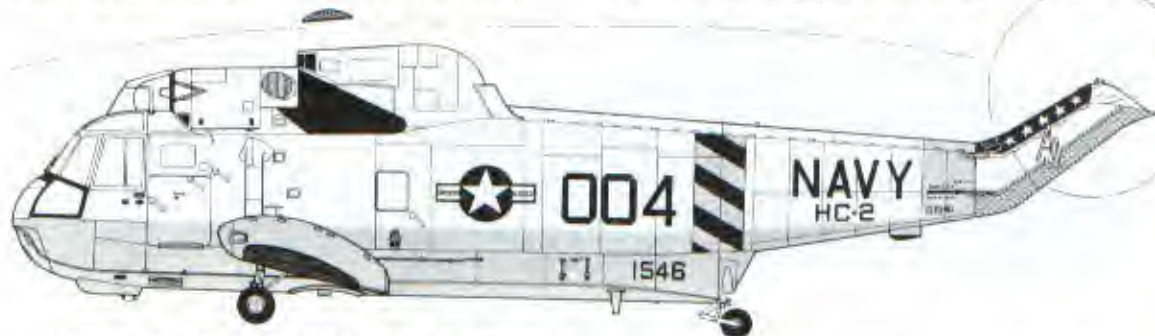
〈HS-7〉　〈HS-8〉　〈HS-11〉　〈HC-2〉

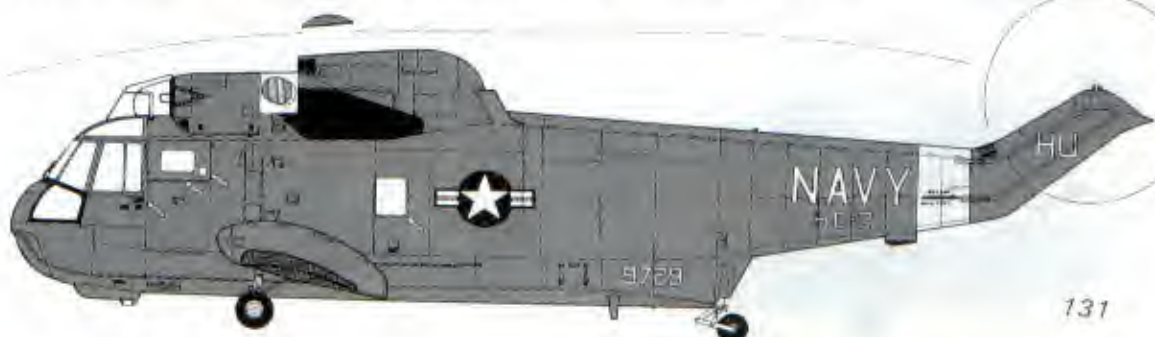
☆SH-3G　Bu.No.149914　HC-1, DET-4／CVW-15　NAS　North　Island, Calif.　Jul., 1976☆

1977年にHC-1第4分遣隊(DET-4)はコーラルシー(CV-43)搭載のCVW-15の一員として西太平洋航海を行なった。図のマーキングは1976年の航海に備えていた当時のもので，この機体も1977年にはコードを"UP"から"NL"に代え，モデックスはそのままで航海に出ている。ロータヘッド，スポンソン側面と排気口カバーはオレンジレッドで，このうちスポンソン側面のオレンジレッド部分には細い黒フチがつく。スポンソン後部のDET-4を示す"4"は黒フチ付きのオレンジレッド。全体のマーキングの基調となっているオレンジレッドは第4分遣隊を示すカラーで，同様にDET-1は赤，-2は黄，-3はブルーと，空母航空団と同じ順序に並ぶ。機首のマークはDET-4独自のもので，黒フチ付きオレンジレッドの丸の中，ミラーランディング・システムに止まるハゲタカが書かれ，配色はランディング・システムがグレイ，ミラー部のライトは赤，ミラーは白で一番下が赤。ハゲタカのくちばしと足は黄，胴体は黒，首と頭，脚そしてヨダレは白。またディフレクターにはHC-1のエンブレムが入っている。エンブレムの外周とリボンは黄で，リボン中の文字"HELSUPPRONONE"は青，エンブレム中の海と子午線はダークブルー，雲はライトブルーで陸地はグリーン，雲(白)から白い手が伸び，海からの手と結ぶ。リングと翼は黄。

☆SH-3G Bu.No. 148992 HC-2／HSW-1 NAS Jacksonville, Fla. Mar., 1976☆

1976年，フロリダ州ジャクソンビル基地で見られたHC-2のSH-3G(148992)。HC-2は1950年代から(当時はHU-2)，大西洋艦隊の空母に分遣隊を派遣していたが，1977年9月，その任をHSに譲り，解散した。図のマーキングは解散直前のものである。水平安定板先端，ロータヘッドはインシグニアブルー，"NAVY"とモデックス"010"の間のバンドはオレンジイエローとダークグリーンの縞模様で，ほかの文字類はすべて黒。インテークのディフレクター前面にはHC-2のエンブレムを描いている。このエンブレムは制式のものをアレンジしたもので，円型ではなく，ディフレクター全面に描く。下の赤のリボンを配し，中に黄で"FLEET" "ANGELS"，その間に白で"HC-2"を書く。その上方はインシグニアブルー／ライトブルーで，中にエンジェルの羽根(白)，星(黄)を描いている。

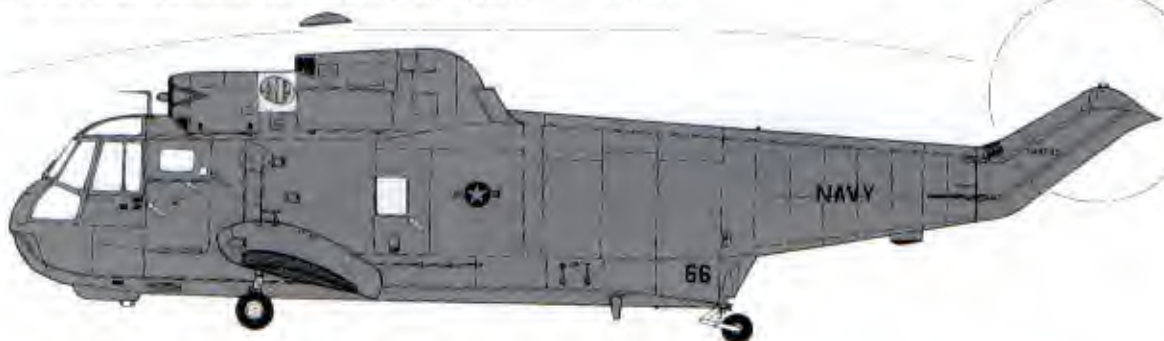
☆SH-3G Bu.No. 151546 HC-2／CVW-8 NAS Jacksonville, Fla. May, 1976☆

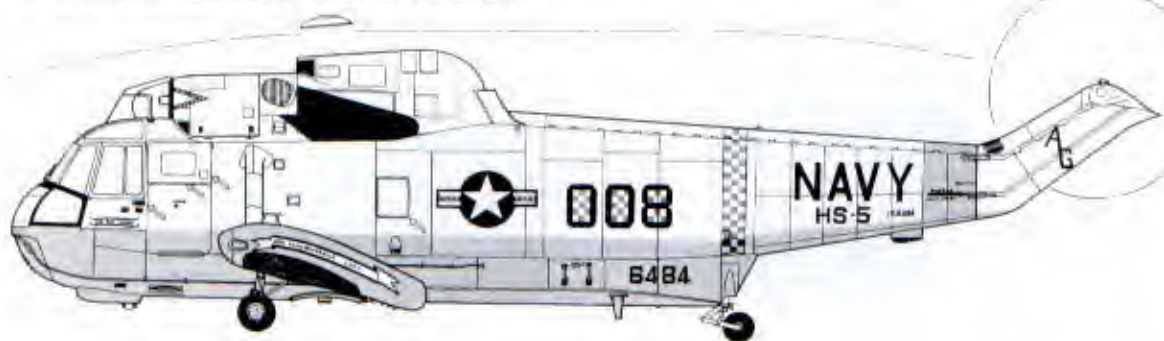
148992とともに1976年に見られたHC-2のSH-3G(151546)。この機体は空母ニミッツ(CVN-69)に派遣された分遣隊の所属機で，同年の米建国200周年を記念するバイセンティニアル・マーキングをテイルに入れている。テイル上部はインシグニアブルーに5個の白星，下部が赤で，その間の白色部分にCVW-8のコード"AJ"を書く。"A"は外から赤・青2本の線で，横向きのバーは青，"J"は外のラインが青，内側が赤。後部胴体のバンドは148992と同じくダークグリーンとオレンジイエローの縞模様，ロータヘッドはインシグニアブルー，水平安定板先端は赤。機首側面には慢画のアヒルが書かれている。アヒルは白で，足とくちばしはオレンジイエロー，黄・赤・黄のキャップとダークブルーの帽子をかぶり，シャツは赤，アウトラインと眼は黒。スポンソンの"USS NIMITZ"はオレンジイエローに黒のアウトライン付き。

☆SH-3G Bu.No.149729 HC-2／HSW-1 NAS Jacksonville, Fla. Mar., 1976☆

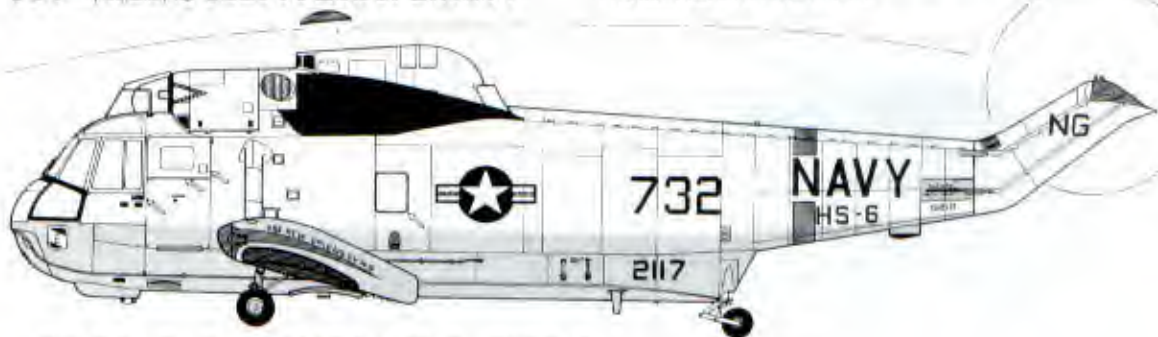
SH-3は通常ライトガルグレイと白に塗られているが，一部特例として全面エンジングレイに塗ったものがあり，これは大西洋，地中海方面を航海したHSに多く見られた。塗装例にあげたものは特例中の特例と言えるもので，機体全面がグロスのフィールドグリーンに塗られている。このSH-3G(149729)はHC-2に移る前は米海兵隊HMX-1に属し，ワシントンDC周辺で高官輸送に使われていた機体で，その名残りがフィールドグリーンの塗装である。HC-2のコード"HU"，"HC-2"，"NAVY"，Bu.No."149729"は白で，スポンソン下部のフロート・バッグはダークブルー，そのほかの塗装(例"RESCUE"マーク)はSH-3の標準と共通で，ディフレクターのみライトガルグレイである。

☆SH-3G Bu.No. 149683 HC-7／FAIR SAN DIEGO NAS Imperial Beach, Calif. Oct., 1972☆

1972年10月，米本土で見られた第7ヘリコプタ戦闘支援飛行隊(HC-7)のSH-3G(149683)。この機は艦隊補給に使われ，ASW装備は降ろしている。機首正面，後部胴体のモデックス"48"，飛行隊名"HC-7"，コード"VH"をはじめとする文字類はすべて黒で，同機特有のマーキングと言えば，ロータヘッドの外周が外側から赤・黄・青の3色に塗られていること(中央は白)で，機首操縦席窓の下にも上から青・黄・赤の順でリボンを書いている。HC-7はベトナム戦争当時，多くの種類のヘリを運用，SH-3A，HH-2D，HH-2Cはトンキン湾上で撃墜された米軍パイロットの救助に当たり，SH-3G，UH-46A，CH-46Aが艦隊補給，RH-3Aが掃海母艦キャッツキル(MCS-1)から西太平洋全域で掃海の任に就いていた。なお，HC-7のエンブレムに描かれる緑色の犬は3つの頭を持ち，これが3種類の任務を表わしている。

☆SH-3A Bu.No. 149735 HS-7／FAIR WEST PAC NAF Atsugi, Japan Nov., 1970☆

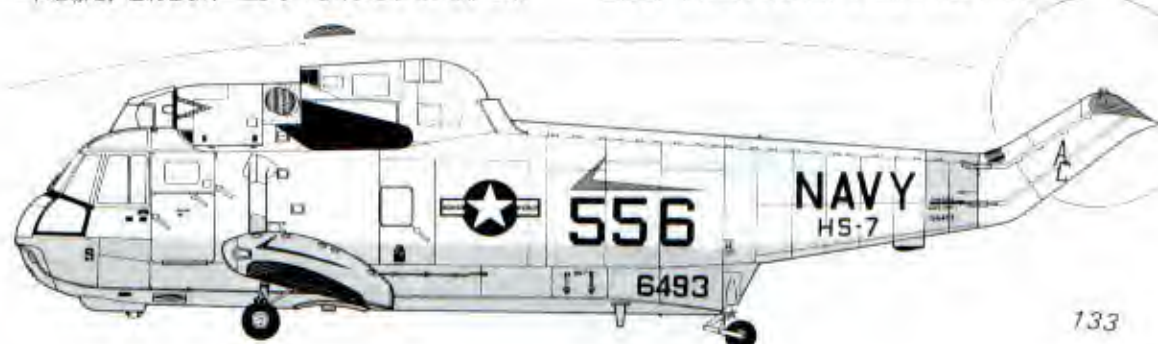
機体全面をダークシーブレングレイに塗ったHC-7のSH-3Aは1969年当時，北ベトナムを爆撃中に被弾し，敵地上空脱出を余儀なくされた米軍機パイロットの救助を目的としてSH-3Aから改造した強行救助専用機である。これらのSH-3Aは対潜機材を降ろし，後部キャビン床に7.7mmミニガン銃座2個を装備，救助時の地上制圧に使用した。図の機体は1970年に見られたSH-3Aで機体に書かれる文字は黒，わずかに"RESCUE"の矢印のみ黄色に黒で，国籍マークも極端に小さい。モデックスの"66"は機首正面，尾輪付け根胴体の合計3ヵ所で，字も小さい。また尾部のロータ・ウォーニング・サインもなく，ロータヘッドは機体と同色のダークシーブレングレイ。

☆SH-3D Bu.No. 156484 HS-5／CVW-7 NAS Jacksonville, Fla. Jul., 1976☆

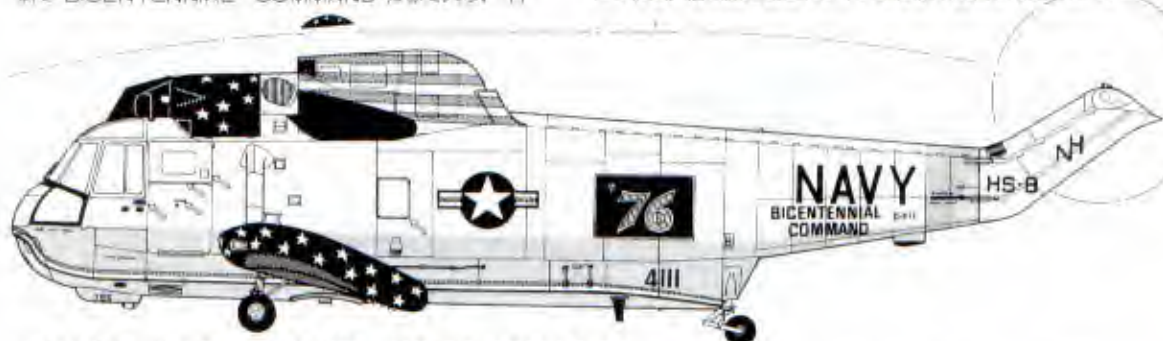
1976年に見られたHS-5のバイセンティニアル・バード，SH-3D(156484)。機首リボンは上から赤・白・青で黒フチ付き。中の"CDR DAVE FISHER"の文字は黒。スポンソンのリボンも同様で，"USS INDEPENDENCE CVW7"は黒。後部胴体のモデックス"800"のうち"00"の中はライトブルーと白のチェッカー，その後方にもライトブルーと白（胴体下面にかかる部分は下地のガルグレイ）のチェッカーのバンド（外周もライトブルーのフチ付き）。コードの"AG"は黒で，ロータヘッドはライトブルー。水平安定板先端は赤で，ディフレクター中央にはHS-5のエンブレム。エンブレムは外周を黄のロープが囲み，下のリボンは黄で，中に"HELANTI SUBRON FIVE"の黒文字。中はライトブルーの背景に白と黒でチェッカーを配した星，潜水艦は黒。

☆SH-3A　Bu.No. 152117　HS-6／CVW-9　NAS　North　Island, Calif.　Sep., 1975☆

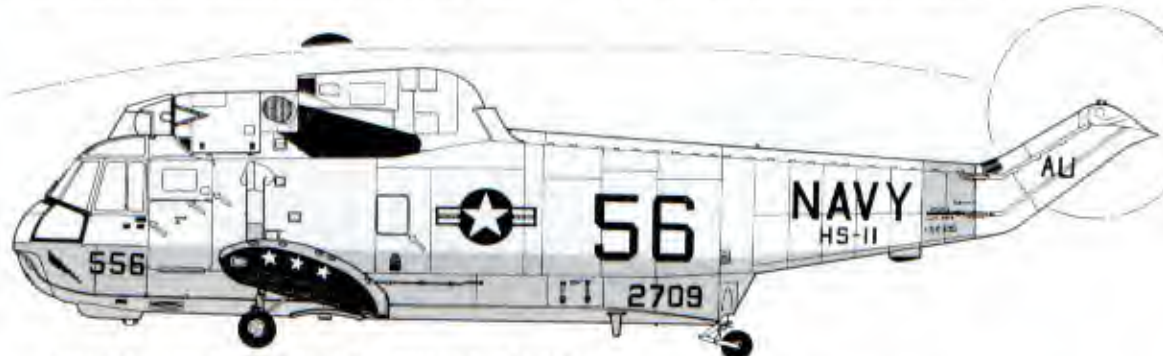
1975年，CVW-9のコード"NG"を書きながらも臨時に強襲揚陸艦ニューオルリンズ(LPH-11)に乗艦したHS-6のSH-3A(152117)。機首の"E"マークは白地にインシグニアブルー，スポンソン側面，ローターヘッド，後部胴体のバンド，水平安定板はインシグニアブルー。母艦名"USS　NEW　ORLEANS"，モデックス"732"，コード"NG"は黒。ディフレクター中央にはHS-6のエンブレムがある。図柄は赤フチ付き黒の円に，白の星型に重ねたブルーのシールド。その中に白星5個，黒の潜水艦とこれを巻き込む赤の電光。エンブレム上のリボンは赤フチ付き白で，中に黒で"HELASRON-6"の文字が入る。尾部には"SH-3A"，"152117"を書いているが，Bu.No.を上に置く塗装基準に合わない書き方をしている。なお，この機はSH-3Aと書くが，実際はSH-3H仕様に改造された機体である。

☆SH-3D　Bu.No. 156497　HS-7／CVW-3　NAS　Quonset　Point, RI.　Mar., 1972☆

1972年，空母サラトガ(CV-60)の第3空母航空団(CVW-3)に属していたHS-7のSH-3D(156497)。ローターヘッド，テイルフィン上部はグリーンで，水平安定板先端は赤，機首正面にはモデックス末尾2桁"54"が黒で，後部胴体のモデックス"554"直後にはグリーンのチェッカーが上下に走る。下地は上半分が白，下半分がガルグレイで機体と同色である。このほかの飛行隊名"HS-7"，Bu.No."6497"，コード"AC"はいずれも黒。ディフレクター前面は白で，その中央にHS-7の飛行隊エンブレムから三ッ葉のクローバーがグリーンのアウトラインで描かれている。

☆SH-3D　Bu.No. 156493　HS-7／CVW-3　NAS　Jacksonville, Fla.　Aug., 1973☆

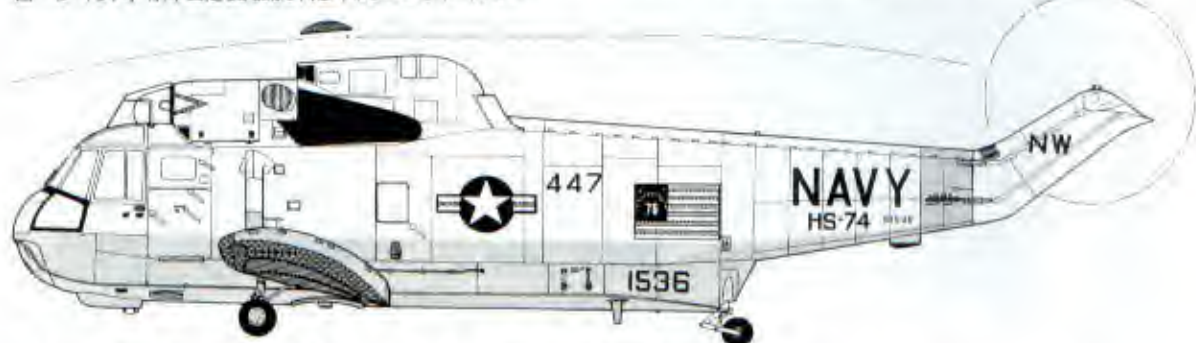
1973年8月，オシアナ基地で公開されたHS-7のSH-3D(156493)。HS-7はグリーンをユニット・カラーとし，このグリーンをローターヘッド，テイルフィン上端，胴体のモデックス"556"(黒)上のシェブロン，テイルパイロンのコード"AC"(黒)にかかるシェブロンに塗る。水平安定板先端はスタンダードな赤で，これをウォーニング・サインとしている。このSH-3D(156493)は米海軍向けSH-3Dの中でも最終ブロックに属する機体で，米海軍向け最終号機は156506であった。なお，ディフレクター中央にはHS-3のエンブレムが書かれている。エンブレムは外周が白とダークブルーの縞模様。その中はライトブルーの空と海の中に空母，潜水艦，ヘリを黒。星は黄，下のリボンは白で，中に黒で"HS-7"の文字。

☆SH-3D Bu.No. 154111 HS-8／ASW WING PAC
NAS North Island, Calif. Jul., 1976☆

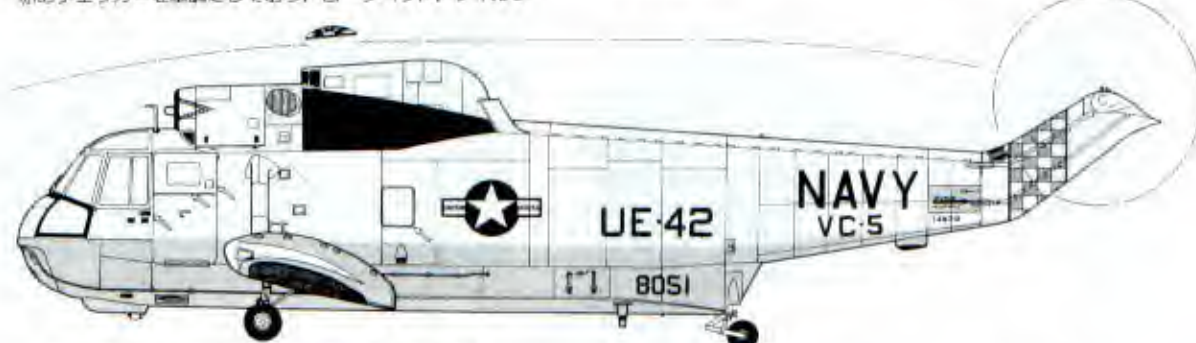
バイセンティニアル・マーキングの中でも特に派手なHS-8のSH-3D(154111)。機首正面には大きく黒でモデックスの"726"。胴体下面の艇体部と胴体側面の横は上から赤・白・青のストライプ。スポンソン，ロータヘッド，エンジン・ナセルはともに青に白星を散りばめ，トランスミッションから排気口に至る部分は赤・白のストライプ。"NAVY"の下には黒で"BICENTENNIAL COMMAND"が赤で入り，"HS-8"はテイルに移りコードの"NH"と同居。通常，モデックスを大書する部分には青地(赤フチ付き)に白フチ付きの赤で"76"を書く。機首のマークはHS-8のエンブレム。なおディフレクターは青で，後部胴体と同様に白フチ付き赤で"76"，"6"の中にはHS-8の"8"が黒で書かれている(胴体も同様)。水平安定板先端はブルー。機首のマークはエイトボールが黒で，トゲが黄，潜水艦と鎖はグレイ。手は赤で黄色の羽根が付く。

☆SH-3D Bu.No. 152709 HS-11／CVSG-56
NAS Quonset Point, RI. Nov., 1971☆

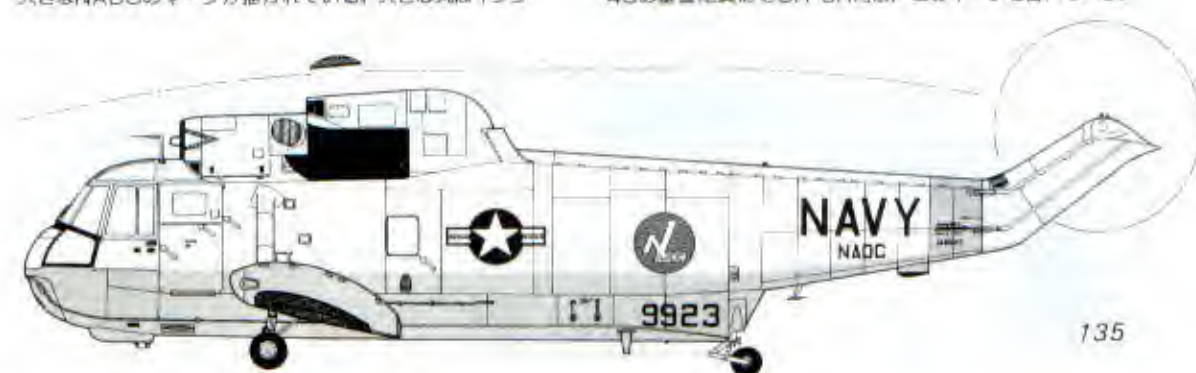
1971年当時，対潜空母イントレピッド(CVS-11)に第56空母対潜航空群(CVSG-56)の一員として乗艦していたHS-11のSH-3D(152709)。ロータヘッド，スポンソン外側，水平安定板先端，機首の電光はいずれもHS-11ユニット・カラーのグリーンで，スポンソンのグリーン部分には3個の白星が書き込まれている。そのほかの機首モデックス"556"，後部胴体側面のモデックス末尾2桁の"56"，飛行隊名"HS-11"，コード"AU"，"NAVY"，とBu.No.の末尾4桁"2709"は黒。この機体はSH-3Dの旧規格機で，現用のSH-3Dは，SH-3Hと同様にMADバード，マーカーランチャー，ESMを持ち，水平安定板は支柱付きの長いものに替わっている。なお，ディフレクター中央にはHS-11のエンブレムが入る。

☆SH-3D Bu.No. 156498 HS-11／CVW-1
NAS Jacksonville, Fla. Oct., 1974☆

1974年，空母ジョンF ケネディ(CV-67)にCVW-1傘下部隊として乗艦したHS-11のSH-3D(156498)。SH-3としては珍しいCAG機でテイルパイロンがマルチカラーに塗られている。コード"AB"(白)の背景はグリーンで，その前方は機首に向かって赤・黄・青・オレンジ・黒の順に塗り分けられ，テイルロータ・ウォーニング・サインの黄のバンドとなる。後部胴体／機首のモデックス"000"にかかる電光とロータヘッドはグリーン。機首モデックス上には黒の長方形に囲まれた機長名(HS-11司令)"CDR BIENBEAU"がグリーン，機首先端には部隊章リボンがあり，色は前方からグリーン・黄・グリーン・黄・赤・黄・グリーン・黄・グリーンの順。ディフレクター正面にはHS-11のエンブレムが入る。エンブレムは黒の海中に緑の竜(口と火炎は赤)，空はライト／ダークブルー，星は白，太陽は黄，外周とリボンは黒。

☆SH-3G Bu.No. 151536 HS-74／HEL WING RES NAS South Weymouth, Maine Jul., 1976☆

1976年の米合衆国建国200周年のバイセンティニアル・マーキングを施した米海軍・予備役HS-74のSH-3G(151536)。後部胴体のバイセント・フラッグは黒フチ付きの星条旗で，赤・白のストライプスとインシグニアブルーの地に13個の星(建国時の州の数を表わす)と"76"は白。モデックス"447"，Bu.No.，部隊名等の文字はすべて黒。スポンソン前方から側面，ロータヘッド，水平安定板先端はHS-74のユニット・カラーのオレンジで，スポンソン側面には所属ウイング「ヘリコプタ予備役航空団」の略"HELWINGRES"が黒で書き込まれている。HS-74は元第70予備役ASW航空群にS-2使用のVSとともに属していたが，S-2E退役とともに航空群が解散，現在は太平洋方面のHS-84／85，大西洋方面のHS-75とともにヘリコプタ予備役航空団(コード"NW")を構成している。

☆SH-3G Bu.No.148051 VC-5／FAIR WEST PAC NAF Naha, Japan Aug., 1973☆

1973年8月，第5艦隊混成飛行隊(VC-5)が那覇に駐留していた当時の使用機，SH-3G(148051)。その後VC-5は那覇空港の民間移管とともに嘉手納に移動，現在はフィリピンのキュービーポイントに駐留している。VC-5のSH-3Gは主に海上に着水した標的ドローンの回収に使用される。マーキングはVC-5のほかの使用機A-4E／TA-4Jと同様，黄と赤のチェッカーを基調にしており，ロータヘッド，テイルフィンはともに赤と黄のチェッカーに塗られ，テイルフィンのチェッカー・バンドには前後に黒のアウトラインが入る。スポンソン側面は黄で，細い赤のアウトライン，機首正面のモデックス"42"，後部胴体の"UE-42"，"NAVY"，"VC-5"ともに黒。なお，水平安定板先端は通常と違って特に塗装されていない。

☆SH-3A Bu.No. 149923 NADC NAF Warminster, Pa. Nov., 1971☆

1971年，ニュージャージー州ウォーミンスター(旧名ジョーンズビル)の海軍航空開発センター(NADC)に所属したSH-3A(149923)。マーキングは水平安定板先端が赤，メインロータがダークブルーで，そのほかの文字類はすべて黒。通常の飛行隊所属機がモデックスを大書している後部胴体側面には大きなNADCのマークが描かれている。大きな丸はインシグニアブルーで，その中に金色の"N"，金色の横線の中に赤で"NADC"の文字。テイルの"NAVY"の文字の下，通常飛行隊名を入れる部分には黒で"NADC"を書く。NADCはSH-3A，NP-3A，QF-4Bなどの機体を少数機持ち，地味ながら開発テストを行なっており，NP-3A，QF-4B，A-4Cの垂直尾翼にもSH-3A同様，このマークを書いている。

無事任務を完了し，母艦へ帰投するSBD-5エレメント，1944年6月撮影

これほど重要なドーントレスが，大戦中はもちろん，戦後もいっこうに再評価されなかったことは理解に苦しむが，戦史と戦闘記録を調べれば調べるほどドーントレスの存在は輝きを増してくる。

1942年6月のミッドウェー海戦では，ドーントレスはまさに大活躍した。ヨークタウン，エンタープライズ両空母から発進した艦上爆撃隊はそれぞれ別々だが，ほとんど同時に日本の空母群の上空に達し，急降下爆撃によってほとんど一瞬のうちに飛龍と蒼龍を撃沈したが，このとき零戦の要撃はなく，対空砲火もほとんど受けない状態での完全な奇襲だったことは戦史に明らかである。あるいはこれがドーントレスの戦果を偶然の結果であるとして，機体の優秀さを認めない風潮を作ったのかも知れないが，幸運が味方したとはいえ，実戦はそんな生易しいものではない。

日本機動部隊発見のためには，PBY飛行艇や陸軍のB-17などとともに，多数のドーントレスが偵察任務に就いているし，出撃した多くのドーントレスが零戦の要撃を受けて撃墜され，あるいは行方不明となり，多数の乗員を失なった。魚雷攻撃を目指したTBDデバステーターは零戦と対空砲火によりほとんど全機が失なわれたうえに，命中弾ゼロというさんたんたる結果に終わったし，陸軍のB-17は170発の爆弾を投下しながら1発も命中弾を与えていない。

もしここでドーントレスの必殺の急降下爆撃がなかったら，太平洋の戦闘の行方も，あるいは違ったものになっていたかもしれない。必殺の一撃はその後の海戦でも続く。マリアナ沖海戦でも本機が主力艦上爆撃機だったし，フィリピン沖海戦でTBFアベンジャーが本格的に登場したときにも大いに活躍し，大戦が終わるまでに，軍艦18隻を含めて日本の艦船30万トンを撃沈している。

また，日本機138機を撃墜しているが，ドーントレスの損害はわずか80機程度(空中戦によるもの)であるという。

これはにわかに信じ難い数字であるが，ドーントレスを徹底的に研究したアメリカのバーレット・ティルマンの最新の著作に記載している事実であるので，大筋では認める以外にない。

ドーントレスはまた，A-24の名称で陸軍の攻撃機としても多数使用されたし，フィリピンではSBDが陸軍に協力して日本の地上軍に激しい攻撃を加えているが，紙面の都合上，このあたりを割愛しなければならないのは残念である。

99式艦爆との技術格差は

ドーントレスは動力として空冷星型のライトR-1820サイクロンを装備した。このエンジンは出力が初期の950hpから後期には1,350hpに向上しており，信頼性は高かったものの，特に高出力といえるほどではない。

機体は全金属製だが，特長という部分もない。またスピードも最大で400km/h(216kt)前後であり，戦闘機にはおよぶべくもない。

米海軍もこのあたりは先刻承知で，1942年には新鋭のカーチスSB2Cヘルダイバーと交代させる予定だった。しかし，ヘルダイバーは最大速度がわずか50～70km/h速いことを除いて，航続性能はむしろ

★DOUGLAS SBD-5 DAUNTLESS(1/72)★